

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

профсоюзный

# Вестник



WWW.SUR.RU | № 4 (109) 2016

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

## ФПРМТ

ТРУДОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В РОССИИ  
ЗА 5 ЛЕТ НЕ ПРЕТЕРПЕЛИ  
ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

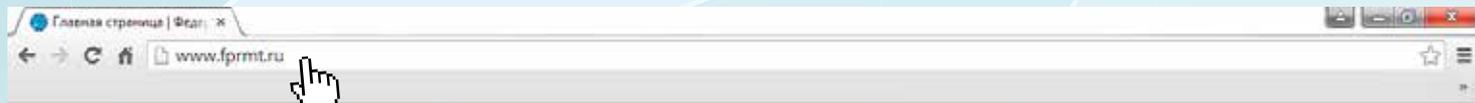
БУНТ В КРЫМУ НЕ НУЖЕН НИКОМУ

## ПЕНСИОНЕРЫ

С МОРЕМ ПО ЖИЗНИ:  
РПСМ И «СОВКОМФЛОТ»  
ПРОВОДИЛИ МОРЯКОВ  
НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ

## ВОПРОС-ОТВЕТ

ПОЛАГАЮТСЯ ЛИ  
ЭКИПАЖУ ВЫПЛАТЫ  
ИНВАЛЮТЫ ВЗАМЕН  
СУТОЧНЫХ?



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские  
организации

 Профсоюзная  
сторона РТК



# В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



 **АДРЕС:** Москва,  
Большой Коптевский проезд,  
д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж

 **ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:**  
125315, Москва,  
а/я 61

 **ТЕЛ.:** (499) 151-24-78,  
151-24-90,  
**ФАКС:** (495) 234-43-68

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
ФЕДЕРАЦИИ**  
Сухоруков Юрий Юрьевич



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:  
Новороссийск

#### ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

**Сухоруков Ю. Ю.**,  
председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;  
председатель Российского профессионального союза моряков  
**Бодня А. М.**,  
заместитель председателя РПСМ,  
председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ  
**Фишов С. А.**,  
координатор Международной федерации транспортников в России  
**Сиротюк В. М.**,  
председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта  
**Козаренко В. В.**,  
председатель Российского профсоюза докеров  
**Кабанов В. А.**,  
председатель Межрегионального профсоюза лоцманов  
**Паршев П. Ю.**,  
председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:

Главный редактор  
Ирина Устюменко

Информация:

Ирина Устюменко  
Дария Попкова  
Василиса Федина

[www.sur.ru](http://www.sur.ru)  
[www.bro.sp.ru](http://www.bro.sp.ru)  
[www.surpr.ru](http://www.surpr.ru)  
[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)  
[www.novosur.ru](http://www.novosur.ru)  
[www.trosur.ru](http://www.trosur.ru)

Дизайн, верстка

Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул.,  
д. 10, корп. 2, 7 эт.  
Тел.: 718 63 82, 714 95 02  
Тел./факс: 718 63 82  
E-mail: [bulletin@sur.ru](mailto:bulletin@sur.ru)

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.

Тираж 3000 экземпляров.  
Распространяется бесплатно.

## В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ ПРОШЛА ВТОРАЯ В ЭТОМ ГОДУ НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ

СТР. 27 – 31



### КТМС

13 Одобрен второй пакет поправок к КТМС

### ФПРМТ

4 – 10 Трудовые отношения в России за 5 лет не претерпели положительных изменений

16 – 17 Бунт в Крыму не нужен никому

### НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

24 – 26 Заболел на борту: что делать?

### СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

33 – 35 Долгий путь к признанию: как создавалась форма моряков торгового флота

### МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

36 Максим Куликов: «Работа в море мне нравится»

### 37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

### МПССС-72

39 Вышло второе издание «Лекций по МПССС-72»



## В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ПРОФСОЮЗОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

СТР. 11 – 12

Фото: пресс-служба Минтранса РФ

# ТРУДОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В РОССИИ ЗА 5 ЛЕТ НЕ ПРЕТЕРПЕЛИ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ) НАПРАВИЛА В АДРЕС ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ Д. А. МЕДВЕДЕВА ПОСТАНОВЛЕНИЕ VII СЪЕЗДА, ПРОХОДИВШЕГО 20 ЯНВАРЯ 2016 ГОДА В Г. МОСКВА, ПО ВОПРОСАМ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДОВЫХ И СВЯЗАННЫХ С НИМИ ОТНОШЕНИЙ И МЕРАХ ПО ИХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ. КАК ОТМЕЧАЮТ В ФПРМТ, ЭТИ ВОПРОСЫ УЖЕ СТАВИЛИСЬ НА ПРЕДЫДУЩЕМ СЪЕЗДЕ ФЕДЕРАЦИИ – СООТВЕТСТВУЮЩАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ БЫЛА ПЕРЕДАНА ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ. ОДНАКО ЗА ПРОШЕДШИЕ 5 ЛЕТ НИ ОДНА ИЗ ПРОБЛЕМ ТАК И НЕ БЫЛА РЕШЕНА.



**Т**рудовые отношения в России не претерпели никаких положительных изменений. Трудовое законодательство по-прежнему во многом не отвечает общепризнанным международным трудовым стандартам, таким как право на объединение, ведение коллективных переговоров и забастовку. Необходимых механизмов, позволяющих наемным работникам эффективно защищать свои трудовые права, нет. Такова общая картина в целом и на морском транспорте в частности. Обозначенные в Постановлении ИV съезда ФПРМТ проблемы требуют решения на законодательном уровне. Чтобы сдвинуть дело с мертвой точки, специалисты ФПРМТ подготовили для рассмотрения два законопроекта: «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ, связанных с необходимостью совершенствования норм, регламентирующих коллективно-договорное регулирование условий труда работников и повышения в нем роли их представителей в лице профсоюзов в свете требований международных трудовых стандартов»; «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РФ, вытекающих из ратификации Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве». Оба проекта разработаны, исходя из необходимости совершенствования и приведения норм российского законодательства в соответствие с международными требованиями.

### НАВЯЗЫВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ

– Действующий Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) существенно ущемляет права трудящихся на объединение по профессиональному признаку и коллективную защиту своих социально-экономических интересов в условиях рыночной экономики, – говорит председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков. – Профсоюзам жестко навязывается их организационная структура. Например, интересы работников на местном уровне должны представлять первичные организации в рамках предприятия. При



**VII съезд ФПРМТ, 20 января 2016 года, Москва. (Слева направо): председатель ФПРМТ, председатель РПСМ Юрий Сухоруков, председатель Совета ФПРМТ Игорь Павлов**

этом абсолютно не учитываются особенности работы организаций малого и среднего бизнеса, где, как правило, численность работников невелика. Представьте судоходную компанию, у которой в эксплуатации находится пара-тройка арендованных на время судов с численностью плавсостава порядка пятидесяти человек. При существующей ситуации профсоюзу, чтобы вести переговоры по заключению коллективного договора, нужно в обязательном порядке создать первичную организацию. Это абсурд. Это положение ТК противоречит требованиям международных трудовых стандартов, которые не допускают навязывание государством профсоюзам их организационной структуры. Кроме того, оно заведомо ставит профсоюзы в неравное положение в сравнении с работодателями, которые могут использовать разные организационно-правовые формы управления бизнесом – холдинги, корпорации и т.д. В итоге профсоюзы лишены необходимой гибкости и маневра в коллективно-договорном процессе, к тому же они вынуждены нести обременительные расходы на содержание собственного аппарата в первичных организациях.

Стоит ли говорить, что в малом и среднем бизнесе, в формате которого функционируют многие предприятия морского транспорта, такая форма представительства интересов работни-

ков в социальном партнерстве вообще является нежизнеспособной и по существу лишает их права на коллективную защиту своих интересов с использованием профсоюзов в качестве организаций, представляющих их интересы. Такое положение характерно и для так называемых вертикально-интегрированных компаний, таких как, например, публичные акционерные общества «Газпром», «Роснефть», «РЖД».

– Предлагаемый нами проект закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ...» рекомендует гибкую формулу, когда профсоюз сам, в соответствии с уставом, решает, какая структура или орган будет представлять на локальном уровне интересы работников – членов профсоюза: первичка, территориальная организация или сам профсоюз, – отмечают в ФПРМТ.

Точно такой же мелочной опекой, навязывающей профсоюзам модель их сугубо внутренней жизни, является содержащееся в ст. 3 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» определение термина «член профсоюза»: это лицо, состоящее на учете исключительно в первичной профсоюзной организации. Для советской системы хозяйствования, где все стабильно, люди работали годами на одном месте, не было безработицы, такое определение справедливо.



Но оно совершенно неприемлемо для существующего капиталистического уклада экономики и присущему ему рынку труда, для которого характерно наличие безработицы, трудовая миграция и неустойчивая занятость работников. Дальнейшее сохранение такого определения члена профсоюза по сути является препятствием для работы профсоюзов по представительству и защите трудовых прав и социально-экономических интересов своих членов.

Профсоюзы сами в состоянии решить, как и где ставить на учет своих членов, – убеждены в ФПРМТ. Законодателю в этом определении достаточно ограничиться указанием, что член профсоюза – это лицо, выполняющее требование Уставов профсоюзов.

## ПОДМЕНА КОЛЛЕКТИВНЫХ ИНТЕРЕСОВ

Сегодня широко применяется практика искусственной подмены коллективных интересов в представительстве и защите трудовых прав работников на локальном уровне так называемыми иными представительными органами, которые создаются по инициативе работодателей и менеджмента предприятий. При этом создается имитация социального партнерства и видимость социальной ответственности бизнеса. Делается это главным образом, чтобы противодействовать профсоюзам в защите интересов работников. За примерами далеко ходить не надо.

На предприятиях «Мурманский траловый флот» («МТФ») и «Мурманский губернский флот» («МГФ») в январе 2015 года заканчивалось действие коллективного договора. Профсоюзный комитет Территориальной профсоюзной организации Мурманский траловый флот (ТПО «МТФ») – членская организа-

ция ФПРМТ, прим. редакции) направил на суда телеграмму и получил от экипажей судов полномочия на ведение коллективных переговоров и заключение коллективного договора.

Тут же последовали ответные действия со стороны менеджмента компаний. Используя административный ресурс, были созданы иные представительные органы работников, куда вошли руководящие работники ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ». Так, в состав представительного органа ОАО «МТФ» вошли первый заместитель генерального директора, директор по экономике, начальник производственной службы и начальник отдела оформления торговых сделок. А в состав представительного органа работников ОАО «МГФ» – главный инженер, заместитель главного бухгалтера и другие.

Профсоюзному комитету ТПО «МТФ» был предъявлен документ о том, что экипажи, ранее предоставившие право на ведение коллективных переговоров профсоюзной организации, передали эти полномочия иному представительному органу работников компаний.

После жалобы профсоюза в Роструд, который перенаправил письмо в Государственную инспекцию труда по Мурманской области, пришел ответ: все без исключения физические лица, вступившие в трудовые отношения с работодателем, вне зависимости от возложенных на них обязанностей, являются работниками в контексте положения ч. 1 ст. 29 ТК РФ для целей социального партнерства. То есть согласно Трудовому кодексу РФ, первый заместитель генерального директора является таким же наемным работником, как и член экипажа судна, и, соответственно, может представлять интересы трудового коллектива в переговорах с администрацией компании.

Если назвать вещи своими именами, то подобные действия – это переговоры работодателя с самим собой. Такая тенденция стала реальностью благодаря несовершенству ТК РФ.

ТК декларирует запрет на ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений от имени работников лицами, представляющими интересы работодателей, но не дает законодательно установленных признаков для определения таких конкретных лиц, – отмечают специалисты ФПРМТ. Поэтому в ТК должно быть четко оговорено, что «для целей социального партнерства под лицами, представляющими интересы работодателей, со стороны которых не допускается ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений от имени работников, понимаются должностные лица организаций, наделенные в силу действующего законодательства, учредительных документов и локальных актов организационно-распорядительными и управленческими функциями».

## ПРАВО НА ЗАБАСТОВКУ

Что касается очень важного, конституционного права на забастовку, оно сведено ТК РФ до минимального уровня и ограничено правом на коллективный трудовой спор только по условиям труда. Оно не предполагает забастовок в целях солидарности и признания прав профсоюзов. Более того, по существу ТК запрещает профсоюзам самостоятельно участвовать в регулировании коллективных трудовых споров.

– Ранее в законе Российской Федерации «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» было закреплено право профсоюзов на самостоятельное выдвижение требований и объявление забастовки, что отвечало требованиям международных стандартов. Законопроектом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ...» предлагается это право восстановить, – говорит председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков.

Мало того, что у профсоюзов отобрали право на забастовку, их роль и значение сегодня в деле представительства и защиты трудовых прав и социально-экономических интересов работников принижены.

– Следует внести изменения в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы РФ, предусматривающие ответственность за воспрепятствование созданию профессиональных союзов или их законной деятельности, в том числе за принуждение к отказу или выходу из профессионального союза, – убеждены в ФПРМТ.

Например, в морском порту Санкт-Петербург в 2015 году разгорелся конфликт, связанный с подписанием коллективного договора на 2016-2018 годы. Чтобы добиться внесения в него обещанных работодателем льгот и гарантий, достигнутых в ходе коллективных переговоров, докеры начали «итальянскую забастовку». В свою очередь администрация порта стала оказывать всяческое давление на профсоюзных активистов, препятствовать их пропуску в порт и т.д.

Этого не случилось бы, если бы существовала гарантированная законом о профессиональных союзах уголовная и административная ответственность за воспрепятствование их законной деятельности. Но такая ответственность лишь продекларирована на бумаге, на практике – это невыполнимая задача.

Мало того, в морском порту Санкт-Петербург работодатель создает свой профсоюз, который никуда не входит и действует только на этом предприятии.

– Если в петербургском порту из 1500 работающих 500 – это управленцы, то они автоматом становятся членами этого профсоюза. Потом угрозой увольнения подогнали еще работников – вот вам 50%. Дальше – изменения в колдоговор, своя комиссия по СОУТ, – рассказывает председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко. – Мы пишем жалобу в инспекцию, у нас есть заключение Роструда, что если профсоюз не входит в профсоюз межрегиональный или общероссийский, то такой профсоюз первичной организацией и представителем работников не является.

Инспекция отвечает: да, должна быть первичка, но мы считаем, что профсоюз работодателей и есть такая первичная организация. То, что остальных не включили – плевать, что нет ни одного представителя докеров – тоже плевать. И то, что есть приказ Минтранса, который говорит согласовывать

все с тем профсоюзом, чьи работники работают на причалах: режимы рабочего времени, режимы отдыха – тоже плевать. Они говорят: нас не наказывают, мы исполнять этого не будем.

То есть закон явно нарушается, но надзорно-контролирующие органы: прокуратура и инспекция – нарушений не видят. И это еще одна большая проблема.

## ОБЪЕДИНЕНИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ НЕТ

По-прежнему в действующем законодательстве Российской Федерации отсутствуют действенные стимулирующие механизмы, понуждающие работодателей к созданию соответствующих объединений. Их отсутствие существенно сужает базу социального партнерства на федеральном и региональном уровне, исключает возможность заключения соответствующих коллективных соглашений и является свидетельством очевидной недооценки государством социального партнерства как средства повышения социальной ответственности бизнеса.

– Наглядный пример – ситуация с так называемой Ассоциацией морских торговых портов. По существу это объединение операторов морских терминалов (стивидорных компаний). Уже долгое

время ФПРМТ и её членская организация – Российский профсоюз докеров (РПД) призывают Ассоциацию изменить правовой статус на социально-ориентированную некоммерческую организацию в форме объединения работодателей. Но все безрезультатно. А без объединения работодателей невозможно подписать Отраслевое соглашение, – говорят в ФПРМТ.

– Мы обращались в Минтранс, нам сказали: напишите нам письмо. Написали. Получили ответ: вы понимаете, что объединение работодателей – это общественная организация, и только сами люди могут ее создать в лице директоров. Если они не хотят, кто ж их принудит? Действительно, – говорит Василий Козаренко.

## ПРАКТИЧЕСКАЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ КТМС

20 августа исполнится 3 года, как Конвенция о труде в морском судоходстве вступила в силу. Россия ратифицировала Конвенцию, но работа по ее реализации и имплементации базовых норм и положений в действующее законодательство Российской Федерации идет недопустимо медленно и неэффективно с точки

**ГЛАВНЫЙ ПРАВОВОЙ ЭКСПЕРТ ВАЛЕРИЙ НЕФЕДОВ: «МЫ НАСТАИВАЕМ СОХРАНИТЬ ДЛЯ РЕЗИДЕНТОВ ЗОН СВОБОДНЫХ ПОРТОВ (СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ) ДЕЙСТВУЮЩИЙ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫЙ ПОРЯДОК ПРИЕМА ИНОСТРАНЦЕВ ДЛЯ РАБОТЫ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖЕЙ РОССИЙСКИХ СУДОВ».**



зрения практической реализации положений КТМС в Российской Федерации. Прежде всего, это касается вопросов, регламентирующих обеспечение выполнения требований КТМС. Российские портовые власти с оглядкой применяют санкции, предусмотренные Конвенцией за нарушение её положений, при том что эти нарушения, в том числе и грубые, такие как длительные задержки заработной платы членов экипажей морских судов, носят распространённый характер. Объясняется это просто: конвенционные положения в части реагирования портовыми властями на нарушения основных прав моряков (право на достойный труд, подразумевающее работу по трудовому договору с зарплатой соответствующего уровня, выплачиваемой в полном объеме и систематически, право на объединение, подразумевающее право на профсоюз и на коллективный договор и т.п.) не прописаны в Кодексе торгового мореплавания (КТМ). Так, согласно ст. 80 КТМ РФ капитан морского порта может отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае непригодности судна к плаванию, нарушения требования к комплектованию экипажа судна, наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания и т.п.

– Проект федерального закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РФ, вытекающих из ратификации Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве», который мы предлагаем на рассмотрение правительства, это попытка на примере МОТ, объединившей порядка 40 морских трудовых стандартов в единую Конвенцию, свести основные положения Конвенции в единый законодательный акт, – отмечают в ФПРМТ. – Сегодня существует множество равноуровневых нормативных актов, регламентирующих трудовые и связанные с ними правоотношения членов экипажей морских судов под Государственным флагом России. С нашей точки зрения, целостный правовой документ улучшит доступность его восприятия и применения для защиты прав российских моряков, обеспечения прав российских судовладельцев.

Однако Минтруд России отказывается закрепить основные конвенционные



нормы в специальном разделе ТК РФ, регламентирующем особенности труда работников транспорта, несмотря на то, что отсутствие такого комплексного подхода к реализации КТМС сохранит существующую правовую фрагментарность действующего законодательства об условиях регулирования труда членов экипажей российских морских судов. Это значительно девальвирует значение КТМС как целостного документа, снижает его эффективность для защиты прав российских моряков.

Несмотря на победное шествие Конвенции по миру, в России нет должного взаимодействия между уполномоченными органами по освидетельствованию российских морских судов на предмет их соответствия конвенционным требованиям и органами государственного портового контроля. Это позволяет беспрепятственно заходить в порты морским судам с аннулированными конвенционными документами, как это было, например, с т/х «ST WIND» под Государственным флагом РФ в 2014 году. Это судно, принадлежавшее ПАО «Совфрахт», с аннулированным по заявке последнего Российским морским регистром судоходства свидетельством о соответствии его требованиям КТМС, беспрепятственно бороздило морские просторы и заходило в российские морские порты Дальнего Востока. На судне творился полный беспредел в отношении соблюдения трудовых прав членов экипажа, и при этом – ни малейшей реакции со стороны морских властей. Только после того, как РПСМ обратился по поводу этого безобразия в Генпрокуратуру РФ, контрольно-надзорные органы в сфере обеспечения безопасности мореплавания региона вынуждены были заняться этим вопиющим случаем.

– Мы добиваемся внесения ряда дополнений, вытекающих из КТМС, на установление новых полномочий капитана порта, включая его право отказать в выдаче разрешения на выход морского судна из порта в случае обнаружения на нем серьезных нарушений основополагающих прав моряков, – поясняют в ФПРМТ.

## ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН

ФПРМТ не согласна с попытками постепенного разрушения существующего разрешительного порядка привлечения работодателями иностранных граждан и лиц без гражданства для работы в составе членов экипажей российских морских судов.

– В соответствии с действующим законодательством судовладелец должен получить разрешение на привлечение иностранца для работы в составе экипажа российского морского судна, – поясняет главный правовой эксперт Валерий Нефедов. – При этом мы, как профсоюз, участвуем в этой процедуре, выражая свое отношение к возможности или невозможности привлечения иностранцев. То есть, контролируем национальный морской рынок труда.

Между тем, серией прошлых лет законодательных инициатив правительства по т.н. зонам свободных портов такой разрешительный порядок для резидентов этих зон, включая судовладельцев, хотят упразднить, то есть облегчить им жизнь. Если это произойдет, судовладельцы будут принимать на работу иностранцев: прежде всего, китайцев и украинцев без разрешения. С учетом появления нового многотысячного отряда моряков, проживающих на Крымском полуострове, при плавании не только российских, но и ино-

странных судов в полярных водах и на континентальном шельфе Российской Федерации должны быть установлены требования о привлечении для работы на них российских моряков.

– Поэтому мы настаиваем сохранить для резидентов этих зон (судовладельцев) действующий разрешительный порядок приема иностранцев для работы в составе экипажей российских морских судов, – говорит Валерий Нефедов.

## ЕДИНАЯ ЛОЦМАНСКАЯ СЛУЖБА

ФПРМТ принципиально поддерживает концепцию создания единой государственной лоцманской службы в Российской Федерации и подготовленный Минтрансом России в целях её реализации проект федерального закона о внесении соответствующих изменений в КТМ РФ.

Однако законопроект, разработанный с участием представителей ФПРМТ в рамках рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности при Минтрансе России, длительное время находится без движения в Аппарате Правительства Российской Федерации и до сих пор не вынесен в качестве законодательной инициативы Правительства России на рассмотрение Государственной Думы Российской Федерации.

– Федеральная антимонопольная служба и Минэкономразвития России считают недопустимым создание единой государственной лоцманской службы в силу монопольного характера такого подхода, – говорит председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов. – Такая позиция не отвечает существующему международному опыту организации лоцманского дела. Конкуренции

на рынке лоцманских услуг быть не должно, как не должны существовать параллельно государственные и негосударственные лоцманские организации.

Кроме того, необходимо совершенствовать регулирование вопросов лоцманской деятельности в части их режима труда и отдыха: например, установить вахтовый метод работы в случаях осуществления лоцманской проводки судов на значительном удалении от их места жительства (пребывания), выработать специальные правила по охране труда, в особенности при осуществлении операций посадки на судно и сходе с него, привести действующее Положение о морских лоцманах России, регламентирующее вопросы их аттестации, в соответствие с действующим законодательством о труде Российской Федерации.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

### ВИИ СЪЕЗДА ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПО ВОПРОСУ «О СОСТОЯНИИ НЕКОТОРЫХ ВОПРОСОВ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДОВЫХ И СВЯЗАННЫХ С НИМИ ОТНОШЕНИЙ И МЕРАХ ПО ИХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ».

20 января 2016 года, г. Москва

**На основании изложенного, съезд ФПРМТ постановляет:**

Предложить Правительству Российской Федерации с привлечением заинтересованных федеральных органов исполнительной власти принять исчерпывающие меры организационно-правового характера по следующим вопросам:

в целях совершенствования действующего законодательства о труде в Российской Федерации, регламентирующего вопросы представительства профсоюзами интересов работников в социальном партнерстве, порядка ведения ими коллективных переговоров и заключения коллективных договоров (соглашений), участия в рассмотрении коллективных трудовых споров, приведения его в соответствие с основополагающими требованиями международных трудовых стандартов и реалиями рыночной экономики страны, организовать рассмотрение ре-

комендаций Административного Совета МОТ по делу № 2216 (ноябрь 2003 года) по жалобе Российского профессионального союза моряков (РПСМ) на отдельные положения Трудового кодекса Российской Федерации (ТК РФ). По его результатам подготовить соответствующие законодательные предложения, в том числе и предложения, направленные на повышение роли и места профсоюзов в трудовых отношениях, их правовую защиту, включая установление продекларированной уголовной и административной ответственности за нарушение их законных прав, а равно на различные меры стимулирования субъектов предпринимательской деятельности к созданию объединений работодателей, включая прекращение сложившейся практики сотрудничества федеральных органов исполнительной власти при нормотворческой деятельности в сфере своей компетенции с теми из них, кто не желает принимать

на себя статус социально-ориентированных некоммерческих организаций.

Для наиболее полной и всесторонней имплементации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) в действующее законодательство Российской Федерации вернуться к предложениям ФПРМТ и РПСМ на площадке Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в Российской Федерации КТМС о разработке комплексного проекта федерального закона, предусматривающего максимально необходимое отражение её нормативных положений в ТК РФ, КТМ РФ и некоторых иных федеральных законах. Обратит особое внимание на необходимость включения конвенционных норм относительно обеспечения юрисдикции Российской Федерации над морскими судами под Государственным флагом Российской Федерации и их инспектирования со стороны государства флага.

С целью безусловной реализации конвенционных процедур соблюдения и обеспечения требований КТМС рассмотреть вопрос о необходимости надежного взаимодействия между Российским морским регистром судоходства (РМРС), как полномочным органом по конвенционному освидетельствованию российских морских судов, и Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлот), как ведомством, отвечающим в лице подчиненных ему капитанов морских портов за соблюдением международных договоров в сфере торгового мореплавания и действующего законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании. Принять меры по созданию общедоступной электронной базы данных конвенционного освидетельствования российских морских судов и их аннулирования, а также результатов инспектирования таких судов.

С целью обеспечения защиты национального морского рынка труда, включения в него большого отряда моряков, проживающих на Крымском полуострове:

- прекратить практику подготовки и принятия законопроектов, упраздняющих существующий разрешительный порядок привлечения иностранных граждан для работы в составе экипажей морских судов под Государственным флагом Российской Федерации. Безотлагательно рассмотреть внесенные предложения ФПРМТ о корректировке на этот счет соответствующих положений в принятом ФЗ «О свободном порте Владивосток», в готовящихся проектах федеральных законов «О свободных портах в Российской Федерации» и «О свободном порте Дальнего Востока»;
- рассмотреть ранее внесенное предложение ФПРМТ о полном запрете использования труда иностранных граждан в качестве членов экипажей российских морских судов, плавающих в полярных водах Арктики и обслуживающих добычу и перевозку углеводородного сырья на континентальном шельфе Российской Федерации. Рассмотреть вопрос, обязывающий иностранных судовладельцев

привлекать для работы на своих судах российских моряков при плавании в таких водах.

В целях сохранения кадрового потенциала докеров морских портов, поддержания их профессиональных качеств и практических навыков в работе на надлежащем уровне и создания на этой основе условий для безопасного труда и транспортной безопасности в морских портах России в целом, прекратить существующую практику использования заемного труда, вернуться к рассмотрению ранее внесенных в Минтруд России предложений ФПРМТ и РПД о дополнении ст. 18.1 ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации» нормой о недопустимости такой формы использования труда докеров.

Для обеспечения безопасности торгового мореплавания при лоцманской проводке морских судов, выработке единого подхода к работе морских лоцманов в вопросах, прежде всего, их режима работы и охраны труда, устойчивого финансово-хозяйственного обеспечения лоцманской деятельности в целом по Российской Федерации, утвердить внесенный Минтрансом России по этому поводу проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», предусматривающий создание единой (государственной) лоцманской службы. Направить его в ближайшее время в качестве законодательной инициативы Правительства Российской Федерации на рассмотрение Государственной Думы Российской Федерации.

Рассмотреть также вопросы:

- о корректировке действующего Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы, включения в документ возможности их работы в режиме вахтового метода;
- о разработке нормативного правового акта, регламентирующего правила охраны труда морских лоцманов, прежде всего, в части, касающейся операций при их посадке на судно и спуске с него;
- о приведении действующего Положения о морских лоцманах Российской Федерации в части проведения аттестации и реали-

зации действий по её результатам в соответствии с требованиями действующего законодательства о труде Российской Федерации.

В целях реализации продекларированных задач в деятельности Общественных советов при федеральных органах исполнительной власти по обеспечению ими учета потребностей и интересов, защиты прав и свобод граждан и прав общественных объединений при формировании и реализации государственной политики в установленной сфере деятельности, предложить Правительству Российской Федерации принять исчерпывающие меры по выполнению взятого на себя обязательства по действующему Генеральному соглашению между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и Правительством Российской Федерации о максимальном представительстве сторон РТК в составе этих общественных советов (п. 7.1).

А именно: рассмотреть вопрос о внесении изменения в п. 3 (1) Постановления Правительства Российской Федерации от 02.08.2005 № 481 «О порядке образования общественных советов при федеральных министерствах, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство Российской Федерации, федеральных служб и федеральных агентств, подведомственных этим федеральным министерствам, а также федеральных служб и федеральных агентств, руководство которыми осуществляет Правительство Российской Федерации», направленного на включение в состав этих общественных советов членов РТК, представляющих сторону общероссийских объединений профсоюзов и сторону общероссийских объединений работодателей при наличии их заявлений об этом.

С этой же целью и принимая во внимание отдельный порядок формирования общественных советов при федеральных министерствах, федеральных службах и федеральных агентствах, руководство деятельностью которых осуществляет Президент Российской Федерации, обратиться к Президенту Российской Федерации о внесении аналогичного изменения в п. 3.1 Указа Президента Российской Федерации от 04.08.2006 г. № 842. [📄](#)



Фото: пресс-служба Минтранса РФ

# ЮРИЙ СУХОРУКОВ: «МЫ НЕ НАХОДИМ У МИНИСТЕРСТВА ПОНИМАНИЯ»

В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА 6 ИЮЛЯ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ПРОФСОЮЗОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА.

**В** мероприятии приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков, главный эксперт по правовым вопросам РПСМ Валерий Нефёдов, председатель Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ) Валентин Сиротюк, председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко, статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов, заместитель министра – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский, директор Административного департамента Минтранса Константин Пашков, директор департамента госполитики в области морского и речного транспорта Виталий Ключев, заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк.

Во вступительном слове Максим Соколов отметил, что тема социального партнёрства во всех отраслях и тем более в отрасли транспорта, является самой значимой. Он также подробно рассказал о некоторых законопроектах в области морского и речного транспор-

та. Заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов проинформировал участников встречи о том, что в соответствии с последними изменениями в законодательстве в отношении присвоения звания «Ветеран труда» из всего набора ведомственных наград, дающих основание для присвоения этого звания, остаётся только знак «Почётному работнику транспорта РФ».

Как рассказал Юрий Сухоруков, перед встречей вопросы для обсуждения были направлены в министерство. На самом совещании были озвучены наиболее значимые для морской отрасли проблемы: имплементация Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), защита национального морского рынка труда и морское образование. Кроме того, открытым остается вопрос о создании Единой лоцманской службы и решение конфликта между частными и государственными лоцманскими службами. Эти темы уже поднимались на апрельской встрече в министерстве с отраслевыми профсоюзами и организациями транспортного комплекса. За два месяца, прошедших между встречами, министерство подготовило

ответы, но они содержали лишь разъяснения ситуации и ссылки на законодательные акты. Но для профсоюза важна позиция собственно министерства, поэтому вопросы пришлось поднимать вновь. И в этот раз по некоторым пунктам Минтранс наконец услышал РПСМ.

## ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА

В частности, Минтранс согласился с позицией РПСМ о необходимости защиты национального морского рынка труда. Так называемые зоны свободных портов предполагают освобождение резидентов от получения разрешения для привлечения на работу иностранных граждан. РПСМ занимает в этом вопросе твёрдую позицию о необходимости запрета использования иностранной рабочей силы при разработке, перевозке сырья на континентальном шельфе, особенно в арктической зоне. Это обусловлено и стратегическим характером сферы деятельности, и суровыми условиями труда, трудовыми интересами российских граждан. По словам Юрия Сухорукова, многочисленные

письма по этому вопросу не находили отклика в ведомстве. Однако на совещании руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский согласился с важностью проблемы и с тем, что она действительно заслуживает внимания и вмешательства со стороны министерства.

Что касается разработки комплексного законодательного акта для имплементации КТМС, предполагающего внесение изменений в действующее законодательство, главным образом, в главу Трудового кодекса РФ «Особенности регулирования труда работников транспорта», то этот шаг в министерстве считают избыточным.

— Для чего мы хотим сосредоточить в одном месте все положения Конвенции? Чтобы у моряков имелось целостное представление о КТМС, чтобы человек открыл Кодекс и увидел свод норм и правил. Сейчас они разноуровневые, разбросаны по примерно 40 законодательным актам: законам, подзаконным актам, постановлениям правительства, актам министерств и ведомств. Поэтому мы хотели по примеру Международной организации труда (МОТ) объединить всё в один закон. Но мы не находим у министерства понимания: нам отвечают, что это ненужное дублирование, — говорит Юрий Сухоруков.

## **МИНИСТЕРСТВО ПРОБЛЕМ НЕ ВИДИТ**

По вопросу о морском образовании были озвучены основные проблемы: трудности в прохождении плавпрактики, падение престижа профессии, а также пресловутый приказ № 62 Минтранса, согласно которому выпускники средних морских профессиональных учебных заведений не могут занимать должности старшего комсостава. Министерство согласно с тем, что учебным заведениям действительно необходимо больше учебных судов, но в целом проблем с образованием они не видят и считают, что РПСМ сгущает краски. Между тем, в РПСМ уверены, что приказ № 62 не только создаёт ограничения для моряков, но и ставит под удар все среднее специальное образование в России. Выпускники как высших, так и средних морских учебных заведений в равной мере

достойны занимать должности старших командиров морских судов; специалисты со средним образованием работали и работают не хуже других, о чём свидетельствует открытое письмо архангельских капитанов министру транспорта.

Председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко поднял вопрос о специальной оценке условий труда. В портах снизился класс вредности работников при том, что никаких изменений в организации труда не произошло. В итоге работодатель пытается лишить докеров дополнительного отпуска за работу во вредных условиях труда, хотя закон прямо говорит, что льготы должны сохраняться. Докеров также беспокоит вопрос о наёмном труде. Многие порты стали применять заёмный труд, хотя он запрещён в РФ.

— Порты заключают гражданский договор либо с конкретным гражданином на услуги по работе с грузом, либо с фирмой ООО «Рога и копыта» о том, что их работники будут перегружать конкретный груз на конкретном судне. В результате в порту появляются работники, которые не застрахованы, у них непонятные ставки, многие приходят в своей одежде, а не в спецодежде. И мы не можем судить об их квалификации, знают ли они требования охраны труда. То есть они могут и грузу навредить, и себя покалечить, и других, — отметил

Василий Козаренко. — В Минтрансе нам рекомендовали по этому вопросу обращаться в Минтруд. Но мы туда уже обращались с просьбой о запрете разгрузочно-погрузочных работ сторонними работниками, однако вопрос пока не сдвинулся с мёртвой точки.

По его словам, он был удивлён тем, что Минтранс, который отвечает за безопасность в портах, так прохладно отнёсся к вопросу. Профсоюз договорился с руководителем департамента государственной политики Минтранса о том, что РПД подготовит доклад о том, к каким последствиям приводит привлечение сторонних организаций. Василий Козаренко также обратил внимание министра на ситуацию с морскими портами Крыма, в частности, в Феодосии. Там разрушается причал, нет грузопотока, из-за чего уже объявили первую волну сокращений. Обещанной в июне встречи профсоюзов с министром транспорта Крыма пока не состоялась.

Из положительных итогов встречи — было принято решение возобновить заседания рабочей группы по совершенствованию лоцманской деятельности. Здесь три основных вопроса: необходимость создания Единой лоцманской службы, совершенствование режима рабочего времени лоцманов, разработка правил по охране труда в части посадки на судно и схода с него. 



Фото: пресс-служба Минтранса РФ

**(Слева направо): председатель РПСМ Юрий Сухоруков, главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов, председатель РПД Василий Козаренко**

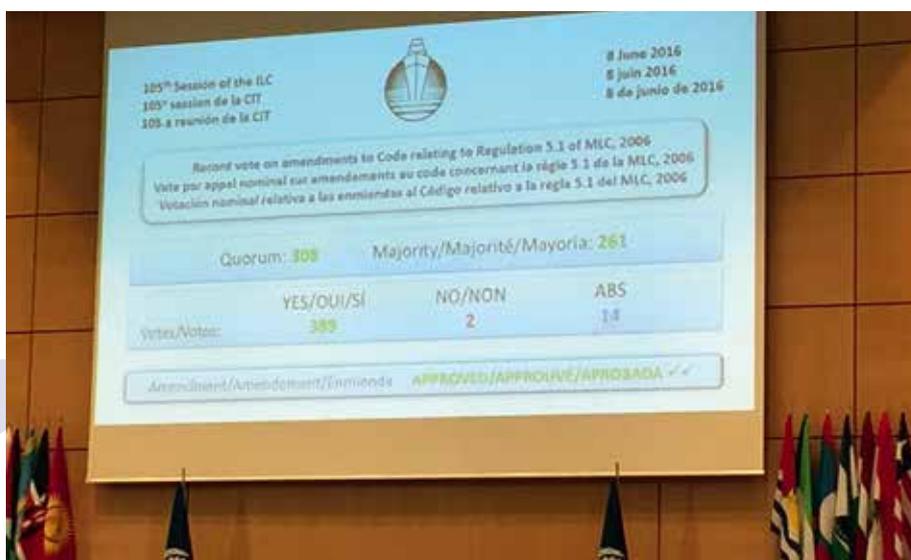
# ОДОБРЕН ВТОРОЙ ПАКЕТ ПОПРАВКОВ К КТМС

НА ЗАСЕДАНИИ 105-ОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ТРУДА В ЖЕНЕВЕ ОДОБРЕНЫ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС), ВЫРАБОТАННЫЕ В ФЕВРАЛЕ НА ЗАСЕДАНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ТРЁХСТОРОННЕГО КОМИТЕТА (СТК), И ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ I КОНВЕНЦИИ № 185, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩАЯ ИЗМЕНЕНИЕ БИОМЕТРИЧЕСКОГО ШАБЛОНА УЛМ.

**П**оправки к КТМС касались двух разделов – 5.1 и 4.3. Стандарт А5.1.3 КТМС было предложено дополнить положением, позволяющим компетентному органу или признанной организации продлить Свидетельство о соответствии судна требованиям КТМС на срок не более пяти месяцев в случае, если возобновляющая проверка проведена до окончания срока действия Свидетельства, но нет возможности немедленно доставить новое Свидетельство на борт судна. Новая поправка позволит судну беспрепятственно продолжить свою работу в указанных случаях.

Вторая поправка касается сохранения здоровья моряков и направлена на искоренение домогательств и издевательств на борту судов. В Руководящий принцип В4.3.1 – «Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваний» было решено добавить ссылку на «Руководство по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна», выпущенное совместно Международной федерацией транспортников (ITF) и Международной палатой судоходства (ICS). Руководящий принцип В4.3.6 также дополнен необходимостью расследовать такие случаи.

Что касается УЛМ, то здесь основное изменение заключается в том, что биометрический шаблон содержал отпечатки пальцев в виде штрих-кода. Новый шаблон будет содержать зашифрованное изображение лица, записанное в бесконтактном чипе. Вступление в силу поправок не затронет УЛМ, выданные российским морякам согласно предыдущим положениям. После окончания действия моряк может просто подать докумен-



ты на получение УЛМ нового образца. Поправки вступают в силу через 12 месяцев после одобрения конференцией. По желанию государства-члена может быть установлен пятилетний переходный период после вступления поправок в силу. С учётом того, что Россия полностью реализовала текущие требования Конвенции № 185, вероятно, пройдет не менее шести лет до начала выдачи в нашей стране УЛМ нового образца.

В ходе конференции 8 июня поправки к разделу 5.1 поддержали 389 делегатов, против выступили двое, воздержались 14. «За» поправки к разделу 4.3 проголосовали 388 человек, «против» – двое, воздержались – 15. Поправки к Конвенции № 185 поддержали 374 делегата, против выступили трое, воздержались 28. В заседании в Женеве принимал участие первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. Он подчеркнул, что делегация Российской Федерации поддержала все три изменения.

Теперь поправки к КТМС будут направлены извещением Генерального директора Международной организации труда (МОТ) всем государствам, ратифицировавшим КТМС. У государств, ратифицировавших КТМС, есть возможность в течение двух лет с даты направления извещения направить официальные возражения на включение поправок в Конвенцию. Однако чтобы решение СТК и Конференции было заблокировано, потребуются возражения от более чем 40% государств, ратифицировавших КТМС, общая валовая вместимость торгового флота которых составит не менее 40% валовой вместимости флота государств, ратифицировавших конвенцию. В противном случае по истечении двух лет поправки будут считаться принятыми, что наиболее вероятно и произойдёт. Они вступят в силу через полгода после окончания двухгодичного периода. Для государств, ратифицировавших КТМС, никакой дополнительной ратификации уже не потребуется. [↕](#)

## «У НАС ЕСТЬ ВЗАИМО- ПОНИМАНИЕ»

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ И НЕФТЕГАЗСТРОЙПРОФСОЮЗ РОССИИ ПОДПИСАЛИ НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ.

9 августа 2016 года в Москве состоялась встреча руководителей Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Юрия Сухорукова и Нефтегазстройпрофсоюза России Александра Корчагина, в ходе которой было подписано новое Соглашение о сотрудничестве. Основной целью Соглашения стало расширение возможности защиты экономических интересов и трудовых прав членов профсоюзов на основе взаимовыгодного сотрудничества.

Главы профсоюзных организаций обсудили различные аспекты сотрудничества в деятельности, связанной с морскими перевозками углеводородов, разведкой и разработкой шельфовых нефтегазовых месторождений.

– Сегодня мы с вами обсуждаем вопросы, связанные с федеральным отраслевым соглашением по морскому транспорту, – сказал Александр Корчагин. – Мы готовы поддерживать, взаимодействовать и сотрудничать по вопросам, касающимся работников наших отраслей.

В свою очередь Юрий Сухоруков отметил пользу совместной работы:

– Мы рады, что у нас есть взаимопонимание и возможность действовать совместно в цепочке разведки, добычи, эксплуатации и перевозки углеводородов. Это позволит усилить наши общие позиции в диалоге с работодателями.

Достигнутые договоренности имеют особое значение для Нефтегазстройпрофсоюза: свыше семи тысяч его членов занято в организациях, осуществляющих деятельность по морской перевозке углеводородов, разведке и разработке шельфовых нефтегазовых месторождений.



**Председатель Нефтегазстройпрофсоюза России Александр Корчагин и председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков (на фото слева направо) подписали Соглашение о сотрудничестве.**

Нефтегазстройпрофсоюз России и Российский профессиональный союз моряков в рамках Соглашения будут:

- добиваться в составе Единого представительного органа профсоюзов заключения отраслевого соглашения по видам деятельности, связанным с морским судоходством и учитывающим интересы сторон (отметим, что в настоящее время по этому вопросу ведутся переговоры с Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Союз «Российская палата судоходства»);
- совместно работать над реализацией положений ратифицированной Российской Федерацией Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, в том числе в части признания платформы буровым и нефтегазодобывающим судном.

– Мы рассчитываем, что соглашение даст возможность объединить усилия наших профсоюзов для защиты рабочих мест для российских моряков, в том числе и при реализации арктических

проектов Российской Федерации, – отметил важность данного Соглашения Юрий Сухоруков.

Для решения вопросов взаимодействия Нефтегазстройпрофсоюза России и Российского профессионального союза моряков образована двусторонняя рабочая группа. В дальнейшем подписанное Соглашение будет способствовать принятию органами государственной власти Российской Федерации решений в интересах членов профсоюзов и российских предприятий, защите их интересов в условиях санкций в отношении российских компаний, в том числе расположенных на территории Республики Крым и города Севастополя.

– Мы рады подписать столь важное соглашение о тесном сотрудничестве, которое в дальнейшем поможет нам совместно отстаивать интересы членов профсоюзов и соответствующих российских компаний, – прокомментировал итоги встречи председатель Нефтегазстройпрофсоюза России Александр Корчагин.

## РЕАЛИЗАЦИЯ КТМС-2006: ОСТРЫЕ ВОПРОСЫ

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ЮРИЙ СУХОРУКОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЗАСЕДАНИИ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ КОМИССИИ (МВК) ПО ПОДГОТОВКЕ К РЕАЛИЗАЦИИ В РФ КОНВЕНЦИИ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС), ПРОХОДИВШЕМ 10 АВГУСТА В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ ПОД РУКОВОДСТВОМ СТАТСЕКРЕТАРЯ – ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ СЕРГЕЯ АРИСТОВА.**

В работе МВК участвовали представители Минтранса, Росморречфлота, Минтруда, Минздрава, МИДа, Роспотребнадзора, Союза «Национальная Палата Судоходства», транспортных ВУЗов, отраслевых профсоюзов, а также главный эксперт по правовым вопросам РПСМ Валерий Нефёдов, заведующая отделом социально-трудовых отношений РПСМ Наталья Бологова.

На заседании рассматривались вопросы исполнения протокольных поручений совещания, состоявшегося в апреле. Речь шла о нормативном регулировании распространения норм Конвенции на членов экипажей научно-исследовательских судов. Участники обсудили

необходимость доработки Роспотребнадзором «Санитарных правил и норм» (СанПиН) в части дополнения минимальным рационом питания экипажей судов.

Активно обсуждался вопрос об ускорении издания Минздравом нормативных правовых актов в целях реализации норм Конвенции. Сергей Аристов отметил необходимость оперативного урегулирования вопроса медосвидетельствования и медобслуживания моряков и обратился к коллегам с просьбой оказать помощь Минздраву в завершении работы по составлению официального перечня заболеваний, препятствующих работе на судах, а также разработке положения о врачебной комиссии по освидетельствованию этих лиц.

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков напомнил участникам заседания, что вопрос медицинского освидетельствования моряков стоит очень остро, и его прокрастинация на правительственном уровне уже стала «головной болью» для РПСМ, который активно борется за скорейшее принятие всех необходимых мер. Так называемые Манильские поправки к ПДНВ, предполагающие наличие сертифицированных медучреждений, специализирующихся на медосвидетельствовании моряков (вошли в КТМС), вступают в силу 1 января 2017 года. И хотя Минздрав подготовил пакет документов по этому вопросу, он далеко не окончательный, работу в этом направлении ещё предстоит выполнить.

– Таким образом, – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов, – создаётся ситуация, при которой

медсправки, не соответствующие международным морским требованиям, будут признаваться морскими властями стран заходов судов недействительными. Соответственно, под удар попадут моряки и судовладельцы. Поэтому нужно принять все возможные меры, включая непосредственную помощь Минздраву со стороны Минтранса, чтобы успеть до нового года. Успеют ли они? Посмотрим.

Кроме того, Юрий Сухоруков обратил внимание Межведомственной комиссии на ещё один «горячий» вопрос: вступление с 18 января в силу поправок к Разделу КТМС о репатриации, в соответствии с которыми судовладельцы должны иметь документы, подтверждающие финансовое обеспечение гарантий репатриации моряков в размере 4-х месячной заработной платы, проезда и т.п. Сергей Аристов дал распоряжение Департаменту госполитики в области морского и речного транспорта срочно изучить этот вопрос и доложить к следующему заседанию Межведомственной комиссии.

Юрий Сухоруков также отметил необходимость применения КТМС к морским плавучим платформам (МПП) и занятым на них работникам, включая моряков. По итогам заседания замминистра транспорта Сергей Аристов дал поручения профильным департаментам проработать вопрос о распространении норм MLC-2006 на работников МПП и подготовить предложения по обеспечению реализации поправок к Конвенции в части репатриации моряков.

Между тем, по итогам заседания МВК по подготовке к реализации в России Конвенции о труде в морском судоходстве Минтранс признал работу Министерства здравоохранения по реализации постановления правительства РФ от 06.11.2013 № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве» в части издания нормативных правовых актов для ее реализации неудовлетворительной.

Как следует из протокола заседания, вопрос медицинского освидетельствования и медобслуживания моряков законодательством РФ до сих пор не урегулирован. Минтранс и Росморречфлот направят в Минздрав необходимые документы, чтобы ускорить процесс. 



Фото: пресс-служба Минтранса РФ



# БУНТ В КРЫМУ НЕ НУЖЕН НИКОМУ

**ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ (ПРМТК) ПЫТАЕТСЯ НАЙТИ ПУТИ ПО ВЫВОДУ ПРЕДПРИЯТИЯ ГУП РК «КРЫМСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ» ИЗ КРИЗИСА. ПРЕЗИДИУМ ПРОФСОЮЗА МНОГОКРАТНО ОБРАЩАЛСЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КРЫМ, В ФЕДЕРАЦИЮ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ), ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ИНФОРМАЦИЕЙ О ТРЕВОЖНОЙ СИТУАЦИИ, СЛОЖИВШЕЙСЯ В КРЫМСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФПРМТ ЮРИЙ СУХОРУКОВ НА ВСТРЕЧЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМОМ СОКОЛОВЫМ ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ МИНИСТРА, ЧТО СИТУАЦИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ ПРЕДПРИЯТИЯ КМП КРАЙНЕ НАПРЯЖЁННАЯ, А БУНТ В КРЫМУ НЕ НУЖЕН НИКОМУ.**

## СПАСТИ ПРЕДПРИЯТИЕ ОТ БАНКРОТСТВА

**П**осле обращения ПРМТК к главе Республики Крым Сергею Аксёнову 8 июня в Керчи состоялась встреча профактива ПРМТК, представителей администрации ГУП РК «Крымские морские порты», мэрии города и представителей Правительства Крыма во главе с вице-премьером Крыма Олегом Казуриным. На встрече присутствовал председатель Совета ФПРМТ Игорь Павлов.

Как доложил на этом совещании гендиректор ГУП КМП Валерий Местулов, грузооборот портов упал в шесть раз — с 11-12 млн т, переваливаемых во времена Украины, до сегодняшних 2 млн т, из 108 единиц плавсредств эксплуатируются только 18. Сегодня ситуация с Крымскими морскими портами такова,

что предприятие стремительно приближается к банкротству: квартальные расходы превышают доходы на 310 млн руб. Валерий Местулов заявил, что другого выхода из сложившейся экономической ситуации, кроме массового сокращения штата, он не видит. На начало года в портах Крыма работало 3078 человек, на 2016 год намечено сокращение более 1000 человек. За прошедшее с начала года время уволено более 200 человек, но все эти меры не дают эффекта сокращения ФОТ в этом году, поскольку увольняемым работникам производятся компенсационные выплаты. Администрацией ГУП РК КМП подготовлен антикризисный план, но этот план все равно не спасает предприятие от банкротства.

Как рассказывает Игорь Павлов, работники портов опасаются массовых сокращений и задержек выплат: сначала прекратили выплачивать премии, потом

выплаты и компенсации, оговоренные в коллективных договорах, уже задерживается выплата зарплаты, пусть на один день, но раньше такого не было. Члены профсоюза видят, что ситуация ухудшается, и считают, что предприятие сознательно ведут к банкротству. При этом на конструктивный диалог с профсоюзом администрация ГУПа не идёт.

ПРМТК готов предоставить свои предложения для решения экономических проблем. Как говорит председатель профсоюза Ирина Черненко, у них есть ряд конкретных предложений. Например, ремонт парома Керченский-2, который зарабатывает большие деньги, добыча песка в Евпаторийском торговом порту, списание и продажа судов портового флота и другие. Решения требуют многие вопросы — от самых маленьких до очень серьёзных. Администрация ГУПа утверждает, что

по многим пунктам у них связаны руки, поскольку нет помощи от Министерства транспорта Республики Крым.

## НАЙТИ ТОЧКИ СОПРИКОСНОВЕНИЯ

– Вице-премьер Крыма Олег Казурин отметил, что в этом и следующем году планируется грузопоток порядка 15 млн т грузов, которые пойдут на строительство Керченского моста. Эти грузы нужно обрабатывать, и если порты сейчас обанкротить, то кто будет эти грузы перерабатывать? С другой стороны, в 2019 году должны построить мост, и основной грузопоток может пойти по нему. Возникает вопрос – что делать с морскими портами Крыма после 2019 года? Нужно разрабатывать новую транспортную логистику, нужно определяться с ситуацией на будущее сейчас, чтобы люди заранее могли знать и планировать свою работу. Ликвидировать Керченскую переправу нельзя, альтернатива мосту всё равно должна быть, – говорит Игорь Павлов.

Олег Казурин предложил создать рабочую группу из представителей администрации ГУП и представителей профсоюза ПРМТК, работу которой он возглавит. До конца июня будет проведено как минимум одно заседание рабочей группы, в дальнейшем рекомендовано собираться не реже двух раз в месяц.

ГУП КМП и ПРМТК договорились о встрече в ближайшее время, где они смогут представить друг другу свой взгляд и свои предложения по спасению и развитию крымских портов и попытаться найти точки соприкосновения. – Мы попытаемся понять, действительно ли администрация хочет изменений в лучшую сторону, или они просто ничего не делают. Надеемся, что администрация перестанет, как нам кажется, заниматься подготовкой к банкротству предприятия, а будет думать над тем, как выводить Крымские морские порты из тяжёлой финансовой ситуации, – комментирует Ирина Черненко.

После двухсторонней встречи вопросом «что делать?» будет заниматься рабочая группа из представителей Правительства Крыма, администрации портов, представителей ПРМТК. Они должны выработать решения по деятельности Крымских портов.

Как говорит Игорь Павлов, в связи со строительством Керченского моста в ближайшее время работа для портов будет: «В дальнейшем, полагаю, здравый смысл возобладает, санкции против Крыма и России отменят, но транзитный грузопоток в Крым не вернётся, и судьба портов будет зависеть от планов развития полуострова, которые должны быть разработаны и приняты на уровне Правительства Российской Федерации и правительства Крыма».

## ДЕРЖАТЬ СИТУАЦИЮ НА КОНТРОЛЕ

На встрече министра транспорта РФ Максима Соколова с лидерами общероссийских отраслевых профсоюзов, представляющих интересы работников транспорта, проходившей 27 апреля в Москве, Юрий Сухоруков как председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) обозначил непростую ситуацию, сложившуюся в портах республики Крым.

– На прошлогодней встрече М. Соколов объяснял тяжёлую ситуацию в Крыму передачей управления Крымскими портами от Минтранса Правительству Крыма, в результате чего якобы были нарушены схемы оплаты и финансирования. Он также сообщил об участии Минтранса в проработке новой схемы финансирования предприятия и заверил, что проблема известна и будет решена, – говорит Юрий Сухоруков. – Однако на сегодняшний день мало что изменилось в лучшую сторону. Грузопоток крымских портов упал вследствие санкций, введенных против республики Крым. Зарплаты работников порта не велики, люди фактически живут от зарплаты до зарплаты. При этом ежемесячно возникает угроза задержки выплаты заработной платы 3,5 тысячам работников.

– Несмотря на то, что этот вопрос поднимался на прошлогодней встрече, положение по-прежнему остается очень сложным. В трудовом коллективе сохраняется напряженность, которая связана с проблемой неплатежей агентскими компаниями ГУП «Крымские морские порты» и угрозой возможного сокращения. В октябре прошлого года даже пришлось обращаться к Прези-



**ИРИНА ЧЕРНЕНКО:  
«НАДЕЕМСЯ, ЧТО АДМИНИСТРАЦИЯ ПЕРЕСТАНЕТ, КАК НАМ КАЖЕТСЯ, ЗАНИМАТЬСЯ ПОДГОТОВКОЙ К БАНКРОТСТВУ ПРЕДПРИЯТИЯ, А БУДЕТ ДУМАТЬ НАД ТЕМ, КАК ВЫВОДИТЬ КРЫМСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ ИЗ ТЯЖЁЛОЙ ФИНАНСОВОЙ СИТУАЦИИ».**

денту России в поддержку коллектива этого предприятия, – отмечает председатель ПРМТК Ирина Черненко.

По мнению Юрия Сухорукова, учитывая известные обстоятельства, осложняющие нормальную работу морских предприятий на Крымском полуострове, Министерству нужно держать на контроле самые болезненные вопросы: обеспечение грузопотоками и выполнение финансовых обязательств. Крайне важно, чтобы контрагенты ГУП Республики Крым «Крымские морские порты» четко платили по договорам за полученные услуги. Только так можно сохранить социальную стабильность в коллективе его работников.

**P.S. ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР, МИНИСТР ТРАНСПОРТА КРЫМА АНДРЕЙ БЕЗСАЛОВ ПОКИНУЛ СВОЙ ПОСТ. НА ЕГО МЕСТО В НАЧАЛЕ АВГУСТА НАЗНАЧЕН АНАТОЛИЙ ВОЛКОВ, КОТОРОМУ ТЕПЕРЬ ПРИДЁТСЯ РАЗБИРАТЬСЯ В НЕПРОСТОЙ СИТУАЦИИ С ПОРТАМИ. 📍**



Евгений Волков  
и председатель БТО РПСМ Александр Бодня  
(слева направо)

## С МОРЕМ ПО ЖИЗНИ: РПСМ И «СОВКОМФЛОТ» ПРОВОДИЛИ МОРЯКОВ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ

В КАНУН ДНЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, НОВОРОССИЙСКЕ, НАХОДКЕ И ВЛАДИВОСТОКЕ ПРОШЛИ ТОРЖЕСТВЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО СЛУЧАЮ ВЫХОДА 69 МОРЯКОВ-ВETERАНОВ КОМПАНИИ «СОВКОМФЛОТ» НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ. В ПРАЗДНИЧНОЙ ОБСТАНОВКЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ), «СКФ ЮНИКОМ», «СКФ АРКТИКА» И ПАО «НОВОШИП» ПОБЛАГОДАРИЛИ ИХ ЗА ДОЛГУЮ И ВЕРНУЮ СЛУЖБУ.

**У**же девятый год подряд Российский профсоюз моряков совместно с СКФ чествует заслуженных ветеранов отрасли, посвятивших торговому флоту не один десяток лет. В Петербурге мероприятие прошло в офисе Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ).

— Из года в год мы устраиваем праздник ветеранам торгового флота, проработавшим на благо отрасли многие годы, — обратился к гостям председатель БТО РПСМ Александр Бодня. — Вы отдали флоту большую часть своей жизни, огромное вам спасибо за такую преданность и трудолюбие. Хотелось бы, чтобы и будущие поколения моряков отличались таким же профессионализмом.

В Новороссийске от имени Российского профсоюза моряков ветеранов флота поздравил председатель Южной территориальной организации (ЮТО) РПСМ Николай Попов.

— Вы прекрасно потрудились, — сказал Николай Яковлевич. — Надежная процветающая компания, отличные кадры, которым вы передали свой опыт и навыки, высокооплачиваемые

рабочие места – все это мы имеем только благодаря вам. Настоящими профессионалами вас делает верность традициям, безмерная любовь к морю и преданность своей компании. Надеюсь, что и следующие поколения моряков будут такими же.

Теплые слова благодарности были сказаны и председателем Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ Николаем Сухановым. Мероприятие, прошедшее на Дальнем Востоке хоть и не было таким масштабным, как в Петербурге или Новороссийске, от этого менее праздничным не стало.

Встречи прошли в непринуждённой дружеской атмосфере. Пенсионерам вручили почетные грамоты, сертификаты на санаторно-курортное лечение и памятные подарки. Многие моряки пришли на праздник со своими женами, которые все эти годы оставались для них поддержкой и опорой, за что заслужили отдельную благодарность.

## КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Моряки с удовольствием поделились воспоминаниями о том, как начинался их долгий профессиональный путь.

– В Макаровку я смог поступить только с третьего раза. После выпуска долгое время работал на учебных судах, но карьерного роста на них не было. Для продолжения карьеры я перешел в Балтийское пароходство, но и там работу было сложно найти. Однажды мне позвонили и в срочном порядке попросили заменить третьего механика. Так я нежданно-негаданно попал на судно «Механик Коновалов». Мне там сразу сказали, что долго я на судне не продержусь. Но в итоге я смог дослужиться до второго механика, правда, дальнейшего продвижение по службе было невозможно, – поделился воспоминаниями старший механик «SCF Pechora» Борис Иванов. – В компанию «СКФ Юник» я попал в 1997 году, где успел отработать на двух судах. И вот с последнего, «SCF Pechora», я вышел на пенсию.

Многие из ветеранов уверены – никем другим, кроме как моряками, они стать не могли. Работа на флоте была им предначертана судьбой задолго до того, как они сами это осознали.

– Еще когда я учился в старших классах школы, мне приснился сон: я увидел за границу. И даже не знал, не то чтобы на какой я улице во сне находился, но даже что это за страна. До сих пор в деталях помню, как увидел магазины, вывески, уличную распродажу на углу. И самое интересное, что когда я проходил плавпрактику, наше судно пошло в Швецию. Мы сошли на берег, чтобы погулять и, не поверите, вышли на ту самую улицу! Видимо, море всегда было моей судьбой, – рассказал боцман «Hermitage Bridge» Александр Комиссаров.

## ПИРАТСКИЕ ИСТОРИИ

Моряки за время службы не раз сталкивались с пиратами. Николай Романенко, моторист «SCF Pechora», до сих пор помнит, как им приходилось защищаться от пиратского нападения в Аденском заливе:

– Защищались от пиратов колючей проволокой и самодельными коктейлями Молотова. Мы тогда еще взяли с собой на судно неофициальную вооруженную охрану, они нам очень помогли. На руку сыграло и то, что у нас

в это время как раз проходила учебная тревога, и большая часть команды во время забаррикадировалась.

Примерно в такой же ситуации побывал и Владимир Чернецкий, боцман судна «Liteyny Prospekt», проработавший в «Совкомфлоте» 22 года:

– Дело было все в том же Аденском заливе. Мы также обращались к помощи вооруженной охраны. Для этого нам пришлось отключить все системы AIS, свет на палубе и вот в таком состоянии ночью зайти в гавань, где мы и приняли охранников на судно. А после того, как мы не без инцидентов прошли этот опасный район, по такой же схеме возвращали их обратно на берег.

## ГЛАВНОЕ В МОРЕ – ЛЮДИ

Боцман судна «Adugeya» Николай Явтушенко провел в морях 38 лет. На флоте он с того самого момента, как окончил мореходную школу. Поработал на множестве судов компании, увидел огромное количество заморских стран и сейчас может с уверенностью сказать, что главное в море – это люди и слаженный коллектив.



На снимке (слева направо): руководитель профсоюзной организации «СКФ Арктика» Михаил Наконечный, матрос 1-го класса Александр Панин, заместитель генерального директора ООО «СКФ Арктика» Сергей Середа и председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Санкт-Петербурга РПСМ Александр Кулаков

– Я с 1991 года работаю боцманом, – рассказывает он. – Главное в моей должности – это коммуникабельность, умение работать с людьми, находить общий язык со всеми. Ведь в море порой на одном судне сходятся люди с абсолютно разными взглядами. Без этих навыков нельзя хорошо выполнить свою работу. И, конечно же, без этого невозможно передавать свои знания молодому поколению.

Моряки обсудили и не менее важный вопрос, связанный с качеством современного морского образования. По словам Александра Комиссарова, молодые моряки выходят из мореходок без элементарных знаний:

– Силы – есть, желание – есть, и была бы моя воля, остался бы работать на судне. Молодежь к нам приходит «слабенькая»: простейших узлов не знают, подавать выброску не могут. Как таким дело доверить? В любом случае, работа приходит и уходит, а вот с морем расстаться невозможно.

## ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

Многие моряки после выхода на пенсию собираются искать работу на берегу, в порту, хотя признаются честно – была бы возможность, с удовольствием бы продолжили ходить в рейсы.

– Я буду скучать по моим друзьям в экипаже на танкерах «Victor Bakaev» и «NS Laguna», – рассказывает моторист Василий Бородаенко. – В ближайшее время постараюсь найти себе работу, связанную с морем. Скорее всего, это будет работа на буксире.

Уже нашел себе работу боцманом на бункеровщике, который ходит на Керчь, Александр Красильников, ранее работавший матросом 1 класса на судне «NS Creation». По его словам море для людей, уходящих на заслуженный отдых, не просто работа. Это годы дружбы.

– На флоте осталось много людей, с которыми меня связывают теплые отношения, – рассказывает Александр. – По ним я буду скучать больше всего.

Другие же намереваются насладиться драгоценным временем, проведенным в обществе родных и друзей.

– В планах пока только дача и работа на свежем воздухе с моей любимой женой. А преемником морских традиций

стал мой сын – он уже отработал два контракта в «СКФ Юником» в качестве второго механика, – говорит Борис Иванов.

## ОТДАВАТЬ СЕБЯ ЛЮБИМОМУ ДЕЛУ

Моряки уверены, если ты действительно любишь море и готов работать в полную силу, то сможешь преодолеть любые препятствия на своем пути, а в компании это заметят и оценят все усилия по заслугам. И словам ветеранов можно верить без оглядки, ведь они основываются на личном многолетнем опыте, полученном в компании «Совкомфлот».

– Прекрасное отношение, стабильный заработок и хорошие условия труда – вот что я получил, работая в «СКФ Юником». Компания меня всегда поддерживала, ни одной жалобы не могу вспомнить за все 22 года, что я там проработал, – говорит Владимир Чернецкий.

Представители «Совкомфлота», в свою очередь, поблагодарили моряков, отметив, что они стали прекрасными наставниками подрастающему поколению специалистов.

– Компания признательна вам за вашу многолетнюю работу, – обратил к ветеранам директор департамента управления персоналом ПАО «Новошип» Олег Степанов. – Молодое поколение, которое вы воспитали себе на смену, будет продолжать ваше дело.

С напутственными словами выступил и заместитель генерального директора ООО «СКФ Арктика» Сергей Середа. Он напомнил, как важно найти свою нишу в новом «мире», который ожидает ветеранов после ухода на заслуженный отдых.

– Это важный момент в жизни каждого из вас. Я бы даже сказал – переломный. Все те годы, что вы провели в море, были перенасыщены событиями, теперь же темп немного изменится. Самое главное сейчас – найти занятие по душе и плавно адаптироваться к новому этапу в вашей жизни, – сказал Сергей Середа. – Хочется поблагодарить РПСМ за то, что организовал и систематически проводит такие встречи. Они дают возможность отдать людям должное, сказать доброе напутственное слово, поблагодарить и пожелать удачи. А я в свою очередь желаю вам здоровья и благополучия, потому что без них – никуда. ⚓





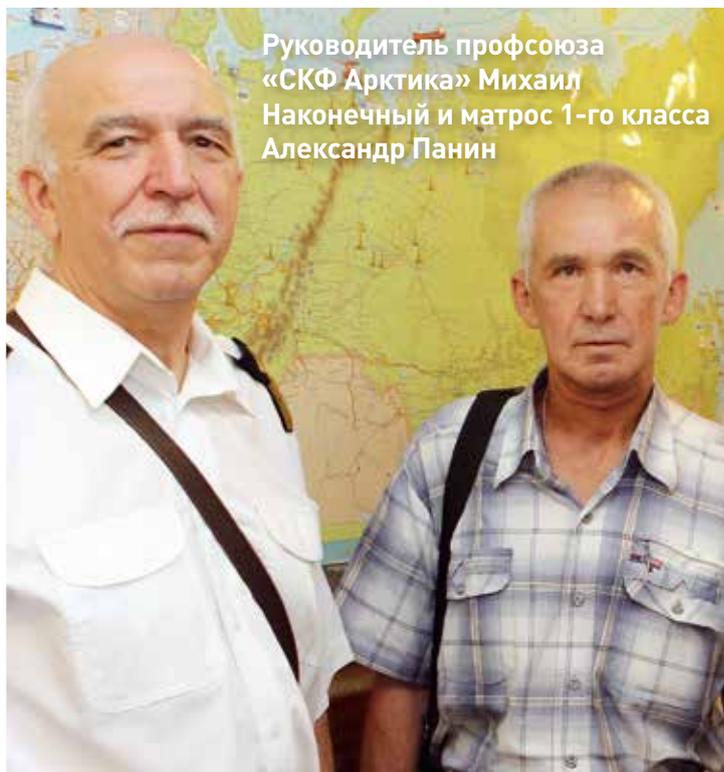
Ветераны Новороссийска уверены, что больше всего будут скучать по флотским друзьям



Владимир Чернецкий проработал в «СКФ Юником» 22 года



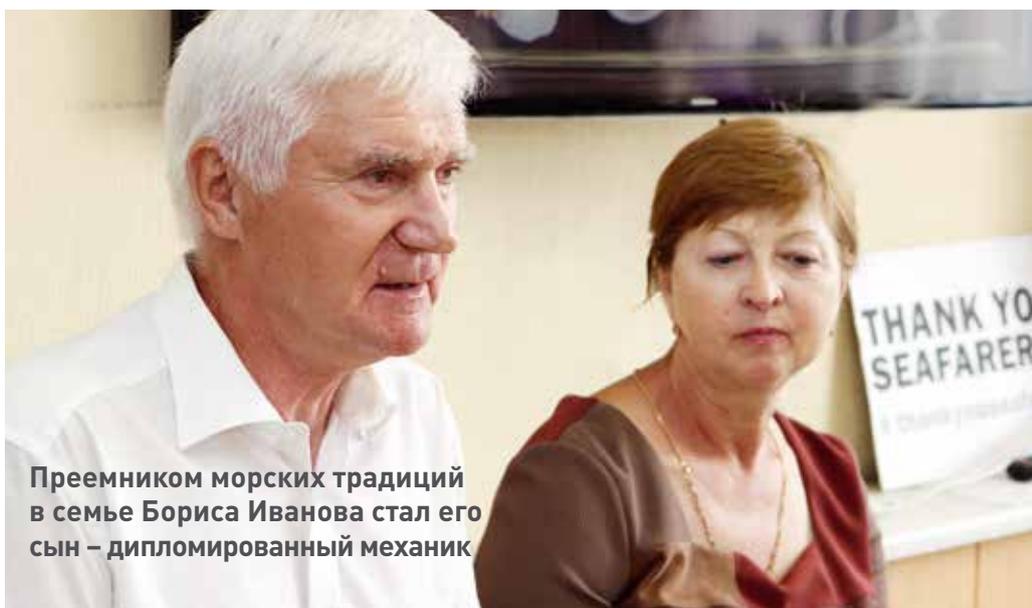
Евгений Волков отдал танкерному флоту большую часть своей жизни



Руководитель профсоюза «СКФ Арктика» Михаил Наконечный и матрос 1-го класса Александр Панин



Николай Романенко признается – была бы возможность, продолжал бы ходить в рейсы



Преемником морских традиций в семье Бориса Иванова стал его сын – дипломированный механик

## ПОЛАГАЮТСЯ ЛИ ЭКИПАЖУ ВЫПЛАТЫ ИНВАЛЮТЫ?



**Вопрос:** Работаю на судне, совершающем каботажные рейсы, но в скором времени

собираемся в заграничное плавание.

Встал вопрос по выплате суточных в иностранной валюте:

- 1) Полагаются ли экипажу выплаты в иностранной валюте взамен суточных при заграничном плавании?
- 2) Если да, то размеры выплат согласно Распоряжению Правительства Российской Федерации от 1 июня 1994 года № 819-р «Об установлении предельных размеров норм выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов заграничного плавания морского флота российских судоходных компаний»?
- 3) Может ли судовладелец как-то нам отказать в выплате?
- 4) Есть ли какие-нибудь нормативные документы, обязывающие судовладельца выплатить суточные?

### Ответ:

Членам экипажей морских судов в период нахождения в заграничном плавании должны выплачиваться инвалюта взамен суточных в размерах, определенных Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1994 года № 819-р. Пунктом 1 данного распоряжения установлены предельные размеры норм выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов заграничного плавания морского флота российских судоходных компаний:

- для старшего командного состава – от 12 до 17 долларов США;
- остального командного состава – от 11 до 14 долларов США;
- рядового состава – от 8 до 10 долларов США.

Предусмотрено, что указанные выплаты производятся за каждые сутки заграничного плавания независимо от его



продолжительности за счет средств судовладельцев. Конкретный размер выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов должен устанавливаться судовладельцем с учетом классификации и вида флота.

Указанное распоряжение Правительства является действующим, и в соответствии со статьей 115 Конституции Российской Федерации обязательно к применению. Учитывая ограничения Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» о запрете валютных операций между резидентами, выплата инвалюты взамен суточных должна производиться в рублевом эквиваленте путём пересчёта долларовых ставок в рубли по курсу Центрального Банка РФ на последний день месяца, за который рассчитывается заработная плата.

## РОССИЙСКИЕ ДОКУМЕНТЫ



**Вопрос:** Я учусь в Севастополе. Сам я гражданин Украины живу в Херсоне.

Переехать в Украину учиться не могу, говорят, нет мест или хотя бы много денег. Через год я заканчиваю учёбу и получу российский диплом. Смогу ли я потом сделать российские документы?

### Ответ:

В соответствии с положениями Приказа от 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении положений о дипломировании членов экипажей морских

судов», а именно статьи 9, иностранные граждане и лица без гражданства, окончившие морские образовательные организации Российской Федерации или имеющие квалификационные документы, выданные Российской Федерацией, имеют право на получение рабочего диплома моряка в Российской Федерации.

Однако обращаем Ваше внимание, что для получения рабочего диплома моряка необходимо иметь диплом об окончании признанной Министерством транспорта РФ организации – наделенной полномочиями по освидетельствованию судов и осуществляющей подготовку членов экипажей морских судов.

На сегодняшний день в соответствии с Приказом от 8 июня 2011 г. № 157 «Об утверждении Порядка признания организаций в целях наделения их полномочиями по освидетельствованию судов и организаций, осуществляющих подготовку членов экипажей морских судов в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978 года с поправками, а также по проведению проверок, связанных с освидетельствованием этих судов и организаций», в список признанных организаций на территории Республики Крым входят:

1. ФГАОУ ВПО «Севастопольский государственный университет», г. Севастополь;
2. Крымский филиал ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», г. Севастополь;
3. ФГБОУ ВО «Керченский государственный морской технологический университет», г. Керчь.

Полный список признанных организаций на территории РФ можно найти на сайте Министерства транспорта РФ: <http://www.mintrans.ru/ministry/departments/22618.html>. 



# МОРЯКИ «ST WIND» НЕ ПОЛУЧАЮТ ВАЛЮТНЫЕ ВЫПЛАТЫ

**ШЕСТЬ МОРЯКОВ Т\Х «ST WIND» (ФЛАГ РОССИИ) ОБРАТИЛИСЬ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ НИКОЛАЮ СУХАНОВУ С ЖАЛОБОЙ НА ТО, ЧТО НЕ ПОЛУЧАЮТ ИНОСТРАННУЮ ВАЛЮТУ ВЗАМЕН СУТОЧНЫХ. СУДНО КОМПАНИИ ООО «ВИПСТРОЙХОЛДИНГ» УЖЕ ПОПАДАЛО В ИСТОРИЮ С НЕВЫПЛАТОЙ ЗАРПЛАТЫ.**

28 октября 2015 года РПСМ обратился в Генеральную прокуратуру по поводу грубейшего нарушения Российского трудового законодательства на теплоходе «ST Wind». При заходе в Находку судно было арестовано определением Находкинского городского суда. После выплаты зарплаты и приведения в соответствие нормативных документов судно было освобождено. В период последней проверки органами Находкинской транспортной прокуратуры совместно с представителями РПСМ и портовой администрации компании было предложено привести трудовые контракты моряков в соответствие требованиями приказа Минтруда России от 20.01.2015 № 23н «Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации».

Однако сейчас у экипажа судна вновь проблемы. Моряки написали обращение на имя Николая Суханова, где говорится, что валютные выплаты задерживают на два-три месяца, а при списании с судна выплата оставшейся части зарплаты растягивается на неопределенный срок.

«Члены экипажа, устроившиеся в феврале и позднее, до сих пор не получили адекватных договоров, по обращению в отдел кадров компании по договорам на судно присылают непонятные контракты и с ними отправляют к капитану за подписью и печатью, капитан делает вид, что ничего не понимает и, соответственно, не подписывает. В итоге на руках только трудовой договор с зарплатой 13000-17000 рублей в зависимости от занимаемой должности на судне. В связи с этим нет никаких

гарантий, что получишь еще что-то. Также на судне есть проблемы в вещевом довольствии, предлагают покупать за собственные средства, отсутствие питьевой воды надлежащего качества», – говорится в обращении, подписанном шестью членами экипажа.

Как видно из этого обращения моряков с теплохода «ST Wind», судовладелец продолжает нарушать российское законодательство: заключает контракты в произвольной форме с указанием зарплаты в 13-17 тысяч рублей. В контрактах не указана выплата иностранной валюты взамен суточных, хотя это требование прописано в законодательстве.

– В настоящее время морякам регулярно выплачивается зарплата в рублях, а о выплате суточных в валюте судовладелец, вероятно, подзабыл. РПСМ уже обратился в Российский морской регистр с тем, чтобы судну не выдавали Декларацию соответствия морским трудовым стандартам в соответствии с требованиями Сводной Конвенции 2006. Сейчас судно работает с временным свидетельством. Из шести обратившихся моряков только один – 3-й механик – состоит в РПСМ. В любом случае мы поставим в известность капитана порта Невельск о ситуации на борту судна, – говорит Николай Суханов.

Судно находится в Южной Корее, ближайший российский порт прибытия – Невельск. ДВРО РПСМ предложил морякам не сходить с судна, пока зарплата не будет выплачена в полном объеме.

Напомним, что членам экипажей морских судов в период нахождения



в заграничии должна выплачиваться инвалютная взамен суточных в размерах, определенных Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1994 года № 819-р. Пунктом 1 данного распоряжения установлены предельные размеры норм

выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов заграничного плавания морского флота российских судоходных компаний:

- для старшего командного состава – от 12 до 17 долларов США;
- остального командного состава – от 11 до 14 долларов США;
- рядового состава – от 8 до 10 долларов США.

Предусмотрено, что указанные выплаты производятся за каждые сутки заграничного плавания независимо от его продолжительности за счёт средств судовладельцев. Конкретный размер выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов должен устанавливаться судовладельцем с учетом классификации и вида флота. 



# ЗАБОЛЕЛ НА БОРТУ: ЧТО ДЕЛАТЬ?

**УХОДЯ В РЕЙС, МОРЯК ДОЛЖЕН ЗНАТЬ НЕ ТОЛЬКО СВОИ ОБЯЗАННОСТИ, НО И ПРАВА. В ОСОБЕННОСТИ ЭТО КАСАЕТСЯ ПОРЯДКА ПОЛУЧЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ. КАКОВЫ БУДУТ ПОСЛЕДСТВИЯ СПИСАНИЯ? КАК ПОСТУПИТ КОМПАНИЯ, ЕСЛИ МОРЯК ЗАБОЛЕЛ? ОПЛАТИТ ЛИ ЛЕЧЕНИЕ? НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО ОТВЕТЫ НА ЭТИ ВОПРОСЫ БУДУТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ТОГО, ПОД КАКИМ ФЛАГОМ МОРЯК РАБОТАЕТ, ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ПОЛУЧЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ОДИНАКОВЫ ДЛЯ ВСЕХ.**

**Т**ак как врачей на судах торгового флота нет, вопросы лечения и возможного списания решаются иначе. Моряку следует обратиться к капитану и заявить о невозможности выполнять свои обязанности в связи с болезнью или травмой. С помощью члена экипажа, прошедшего курсы оказания первой медицинской помощи, будет оценено состояние здоровья моряка. После этого капитан оповестит судовладельца и страховое агентство о необходимости оказания медицинской помощи в стационарных условиях. На основании предоставленных капитаном данных, судовладелец

и агентство определяют дальнейшие действия, которые необходимо принять в отношении пострадавшего моряка.

У моряков, работающих под флагом Российской Федерации, вопросов с оплатой лечения возникать вообще не должно: работодатель обязан застраховать своих работников в Фонде социального страхования, и они всегда могут рассчитывать на оказание бесплатной медицинской помощи и, при необходимости, дальнейшие страховые выплаты.

— Под иностранным флагом все сложнее. Если на судне нет коллективного договора, то вопросы регулируют-

ся в соответствии с индивидуальным контрактом моряка. Если этим контрактом вопросы оказания медицинской помощи и страхования не регулируются, то они решаются по усмотрению судовладельца, — рассказывает председатель Балтийской территориальной организации РПСМ (БТО РПСМ) Александр Бодня. — Поэтому мы всегда напоминаем морякам — перед тем, как выйти в море, проверьте, есть ли на судне коллективный договор РПСМ, потому что мы за него отвечаем. К тому же у нас, в РПСМ, есть богатый опыт по «разрешению» таких ситуаций, если коллективный договор заключен с «братским»

профсоюзом, входящим в ИТФ. В других случаях этот вопрос будет решаться куда сложнее.

Если же судно под иностранным флагом работает по коллективному договору РПСМ, то стоит всегда помнить о том, что именно в нем и зафиксирован порядок получения медицинской помощи и выплат от судовладельца.

## **КТО ОПЛАТИТ СЧЕТ?**

Осмотр врачом, госпитализацию, лечение и репатриацию должен оплачивать судовладелец. Это условие прописывается в коллективном договоре, если судно работает под иностранным флагом. Если же судно ходит под флагом РФ, то выполнить эти условия судовладельца обязует законодательство Российской Федерации. По факту получается, что документы задействованы разные, а обязательства перед моряком остаются те же.

Врач выписывает справку, выдает заключение о заболевании и при необходимости направляет в госпиталь. При госпитализации моряк списывается с судна и после курса лечения возвращается домой, а все транспортные расходы берет на себя компания-работодатель. За отработанный моряком период на судне компания обязательно должна выплатить всю полагающуюся сумму.

Но не всегда бывает так, что лечение заканчивается в госпитале в порту спуска: существует множество болезней и травм, требующих долговременного лечения и реабилитации. В таком случае моряк должен обратиться в свою поликлинику в течение трех дней после возвращения домой, взяв с собой заключение, выданное лечившим его ранее врачом, в обязательном порядке переведенное на русский язык и заверенное нотариусом. Местный врач уже либо констатирует, что пациент полностью выздоровел, либо выписывает новый больничный, назначает обследование и дальнейшее лечение.

— Согласно колдоговору МФТ, в случае заболевания, до репатриации моряка с судна под иностранным флагом, если его помещают в госпиталь за границей, выплачивается базисная ставка и овертайм. После возвращения домой устанавливается больничный, максимальный срок которого — 130 дней. В пе-

риод этого срока моряку выплачивается базисная ставка. Подтверждающими документами могут быть справки от врача, которые моряк должен передать судовладельцу либо напрямую, либо через круинговое агентство, — говорит координатор МФТ в России Сергей Фишов. — Под российским флагом расчеты производятся по-другому, в соответствии с российским законодательством, а выплаты делает Фонд социального страхования. К тому же заболевание должно быть подтверждено не какой-либо справкой, а больничным листом.

— Согласно коллективному договору, если моряк за время больничного превысил сумму, выделенную ему на лечение, разница либо вообще не будет оплачиваться, либо судовладелец согласится компенсировать ее за свой счет, — рассказывает председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта (РПРМТ) Сергей Гуляев.

Следует обратить внимание на то, что не во всех случаях судовладелец будет оплачивать лечение моряка: в основном лишь тогда, когда болезнь или травма были получены непосредственно на судне во время рейса.

## **ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ**

Страховые компании и судовладельцы не готовы оплачивать все болезни без исключения: одно дело — внезапно возникшее в рейсе заболевание или полученная травма, и совсем другое — обострение хронической болезни, о которой моряк не сообщил на медкомиссии.

Все моряки проходят предрейсовый медицинский осмотр (Pre-Employment Medical Examination — PEME), который и помогает найти у них заболевания, способные обостриться во время рейса. Однако качество медицинского обследования при прохождении PEME во многих странах сильно отличается. Некоторые государства флага запрашивают минимальную информацию, и, соответственно, вероятность выявления проблем со здоровьем ограничена. Другие регистры требуют прохождения более тщательного обследования, что повышает шанс обнаружить факторы риска для ряда заболеваний или диа-

гностировать уже существующие болезни, такие как гипертония и диабет.

Помимо обострения хронических заболеваний страховые компании не оплачивают лечение травм, полученных в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, даже самого легкого, а также в результате умышленного членовредительства. Но если болезнь не входит в список исключений, лечение и больничный морякам всегда компенсируется работодателем и/или страховщиком.

Стоит помнить, что эти заболевания необязательно являются основанием для отстранения от работы в море. Зная о них, моряк сможет тщательнее следить



**АЛЕКСАНДР БОДНЯ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ БТО РПСМ: «ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ВСЕ СЛОЖНЕЕ. ЕСЛИ НА СУДНЕ НЕТ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА, ТО ВОПРОСЫ РЕГУЛИРУЮТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ИНДИВИДУАЛЬНЫМ КОНТРАКТОМ МОРЯКА. ЕСЛИ ЭТИМ КОНТРАКТОМ ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ И СТРАХОВАНИЯ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ, ТО ОНИ РЕШАЮТСЯ ПО УСМОТРЕНИЮ СУДОВАДЕЛЬЦА».**



**СЕРГЕЙ ГУЛЯЕВ,  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО РПРМТ:  
«СОГЛАСНО КОЛЛЕКТИВНОМУ  
ДОГОВОРУ, ЕСЛИ МОРЯК  
ЗА ВРЕМЯ БОЛЬНИЧНОГО  
ПРЕВЫСИЛ СУММУ,  
ВЫДЕЛЕННУЮ ЕМУ  
НА ЛЕЧЕНИЕ, РАЗНИЦА  
ЛИБО ВОООЩЕ НЕ БУДЕТ  
ОПЛАЧИВАТЬСЯ, ЛИБО  
СУДОВЛАДЕЛЕЦ СОГЛАСИТСЯ  
КОМПЕНСИРОВАТЬ  
ЕЕ ЗА СВОЙ СЧЕТ».**

за своим здоровьем, а работодатель получит возможность напомнить моряку о необходимости следовать врачебным рекомендациям и изменить образ жизни. Но при этом не стоит забывать, что обязанность соблюдать врачебные рекомендации все же лежит на самом моряке.

Важно учитывать и другой аспект: если в компании на основании заключения врача сделают вывод о том, что списался моряк не столько по медицинским показаниям, сколько по собственному желанию, то затраты на перелет и возвращение домой будут вычтены из его зарплаты.

### **ЗАБОЛЕВАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С РАБОТОЙ**

Морякам стоит помнить, что судовладелец сможет снизить свою ответственность по страховым требованиям еще и в том

случае, если докажет, что заболевание моряка не является связанным с работой. Чаще всего этот вопрос подробно расписан в контрактах, которые моряки заключают с судоходной компанией. Однако даже если такого пункта в них нет, определить, связано ли заболевание с работой, остается возможным.

Принятие решения по поводу причины заболевания не является точной наукой и основывается на критическом исследовании всех представленных доказательств. Для этого Международная организация труда (МОТ) составила перечень факторов, который должен учитываться при определении причины того или иного заболевания:

- **СИЛА ЗАВИСИМОСТИ.** Всплеск заболевания зависит от воздействия факторов риска.
- **ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ.** В различных исследовательских отчетах должны содержаться схожие результаты и выводы.
- **СПЕЦИФИКА.** Воздействие фактора риска несет за собой четко определенную форму заболевания, а не просто вызывает увеличение количества причин заболеваемости и смертности.
- **ВРЕМЕННОЕ СООТВЕТСТВИЕ.** Болезнь следует за воздействием через соответствующий интервал времени.
- **БИОЛОГИЧЕСКИЙ ГРАДИЕНТ.** Чем выше уровень воздействия, тем серьезнее форма заболевания.
- **БИОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВДОПОДОБИЕ.** Мы уже знаем, как те или иные риски могут повлиять на организм человека, и проявления заболевания моряка должны вписываться в базовый шаблон клинической картины.
- **СОГЛАСОВАННОСТЬ.** Доказательства не должны противоречить друг другу.

Значимость риска является еще одним основным элементом, как правило, используемым для определения болезни в качестве «связанной с работой». Заболевания моряков подпадают под это определение, если:

- Работа члена экипажа сопряжена с рисками, установленными для этого заболевания. Например, сердечно-сосудистые осложнения, такие, как сердечные приступы и инфаркты (которые не являются следствием уже имевших-

ся до этого сердечных заболеваний) считаются связанными с работой в тех случаях, когда моряк работал в чрезвычайно напряженных условиях в течение 24 часов перед приступом.

- Заболевание возникло в результате того, что моряк подвергался описанным рискам. При этом заболевание не будет рассматриваться в качестве связанного с работой, если моряк, страдавший диабетом или гипертонией, не принимал прописанные медицинские препараты и не следовал врачебным рекомендациям в отношении питания и образа жизни, в результате чего у него и случился сердечный приступ.

- Заболевание возникло в период подверженности рискам и под влиянием иных факторов, неизбежно ведущих к данному заболеванию. Обычно это определяется медицинским экспертом на основании данных о конкретном случае и сведений о работе моряка.

- Со стороны моряка не допускалось грубой неосторожности или халатности. Заболевание или травма, ставшие результатом намеренных действий моряка, не подлежат компенсации: например, если моряку было дано задание очистить трюм, а он не надел специальную маску, хотя она была на борту и её использование предусмотрено соответствующими инструкциями. Впоследствии у моряка может развиваться респираторное заболевание, которого можно было избежать, если бы он не проигнорировал требования техники безопасности, а это значит, что его халатность стала одной из причин возникновения болезни. Обязанность доказать это ложится на судовладельца.

### **КОМПЕНСИРОВАТЬ ПОТЕРИ**

Сотрудник, получивший травму на производстве, всегда имеет право на компенсацию, и моряк в данном случае не исключение. Если в рейсе произошел несчастный случай, в результате которого человек пострадал или травмировался так, что это может повлиять на его последующее трудоустройство, он может затребовать компенсацию по договору. Размер компенсации будет зависеть от серьезности травмы и определяется в соответствии с условиями заключенного коллективного договора. 📄



# «ВСЕ ЭТО ЗВЕНЬЯ ОДНОЙ ЦЕПИ: ЮРИДИЧЕСКАЯ В ОБЩЕМ СМЫСЛЕ, А ЕСЛИ КОНКРЕТНЕЕ – ПРОФСОЮЗНАЯ БЕЗГРАМОТНОСТЬ МОРЯКОВ»

В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ ПРОШЛА ВТОРАЯ В ЭТОМ ГОДУ НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ. КАМПАНИЯ, ИНИЦИИРОВАННАЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ), НАПРАВЛЕНА НА ЗАЩИТУ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ. ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ВО ВРЕМЯ ИНСПЕКЦИЙ УДЕЛЯЛОСЬ НАЛИЧИЮ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ, УРОВНЮ ЗАРПЛАТЫ, УСЛОВИЯМ ТРУДА И БЫТА МОРЯКОВ. В НЕДЕЛЕ ДЕЙСТВИЙ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ, ТАЙВАНЯ, ЮЖНОЙ КОРЕИ И ЯПОНИИ.

## ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ

**В**торая в этом году Неделя действий против удобных флагов завершилась на Дальнем Востоке 7 июля. За три дня в портах Владивосток, Находка и Восточный было проинспектировано 18 судов. При заходе на суда инспекторам важно в первую очередь установить, в каких условиях работают члены экипажа и покрыто ли судно коллективным договором МФТ. Часто на судах колдоговора нет, но имеются декларации соответствия морским трудовым стандартам, а у моряков на руках есть индивидуальные контракты.

Например, только за первый день Недели на трёх судах: «Sunroad Mitoya» (флаг Панамы, ИМО 9592898), «Orient Ace» (флаг Сингапура, ИМО 9228241) и «Sea Future» (флаг Маршалловых островов, ИМО 9317810) не оказалось коллективных договоров. При этом зарплаты капитанов на этих судах доходят до \$8000, а у моряков – до \$1300.

В таких случаях судовладельцам направляются нотисы с призывом заключить колдоговор. Поскольку многие

из них из Страны восходящего солнца, то здесь на помощь пришли японские братья. Координатор МФТ в Японии Охори Фусао, получив отчёт о первом дне акции, послал нотис компании «Kuowa Sansho» – владельцу «Sunroad Mitoya». Господин Фусао отметил, что уже неоднократно говорил с представителями компании, но сдвинуть упёртого работодателя с мёртвой точки так и не удалось.

Во второй день акции инспекторы обнаружили ещё одно судно без коллективного договора: японский балкер «Glorious Future» (флаг Панамы, ИМО 9370977). Экипаж состоит из 19 филиппинцев, зарплата капитана – \$6000, матроса 1-го класса – \$1000. Ни один из моряков не знал, на какую сумму застраховал их судовладелец на случай травмы или смерти на борту.

На каждом судне, куда поднимались инспекторы, они проводили беседы с моряками о важности защиты их прав, знакомили с деятельностью МФТ и РПСМ, передавали журналы на английском языке (и на китайском для членов экипажа из Китая). Информирование моряков – немаловажная часть акции.

Было принято решение направить судовладельцам нотисы о заключении коллективного договора по стандартам ITF до отхода из порта Находки, а их копии – Охори Фусао: он вёл переговоры с компаниями на предмет подписания договора. Проекты коллективных договоров были предоставлены капитанам, которые смогут подписать их при получении подтверждения от судовладельцев.

Впрочем, не все судовладельцы оказались недобросовестными. На балкерах «Atayal Ace» (флаг Панамы, ИМО 9643611) тайваньской компании «Wisdom Maritime Lines», укомплектованном 20 моряками из Вьетнама, и «Amis Wisdom 1» (флаг Панамы, ИМО 9426764) имелись договоры, отвечающие стандартам МФТ. На обоих судах колдоговоры были подписаны с Тайваньским профсоюзом моряков. На «Atayal Ace» зарплата капитана составляет \$5700, матроса 1-го класса – \$1000, на «Amis Wisdom 1» – \$6034 и \$1805 соответственно.

Порадовал инспекцию и балкер «Pretty Keel» (флаг Панамы, ИМО 9502831) гонконгского судовладельца, на котором все 22 китайских моряка – члены профсоюза моряков Гонконга, входящего в МФТ. Заработная плата у капитана – \$5800, у матроса – \$1806. Все члены экипажа застрахованы от несчастных случаев на борту: рядовые моряки – на сумму \$96 909, средний командный состав – на \$129 212, старший командный состав – на \$161 514.

Представители РПСМ подтвердили наличие индивидуальных контрактов и декларации соответствия морским трудовым стандартам на судах. Поскольку с документами всё было в порядке, удалось побеседовать с членами экипажа. Моряки, находящиеся в чужой стране, интересовались Международным морским клубом в Находке, ведь там можно получить доступ к интернету, связаться с родственниками по Skype и получить помощь в решении бытовых вопросов.

## ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА

Не обошлось без неприятных сюрпризов. Самым вопиющим случаем использования судовладельцем



На балкере «Pretty Keel» (флаг Панамы, ИМО 9502831) гонконгского судовладельца все 22 китайских моряка – члены профсоюза моряков Гонконга, входящего в МФТ.

удобного флага, с которым столкнулись профсоюзные активисты, стало судно «New Hunchun» (флаг Ямайки, ИМО 9536272). Мало того, что на сухогрузе не было коллективного договора МФТ, так ещё и ни у одного из 16 членов экипажа из Северной Кореи на руках не было индивидуальных контрактов. Китайский судовладелец набрал самую дешёвую рабочую силу, какую смог найти, и выплачивает морякам минимальную зарплату, сокращая издержки за счёт снижения жизненного уровня и ухудшения условий труда моряков. Капитан на судне получает примерно \$1500, матрос – \$500, кормят моряков на \$4,5 в день.

Как отметил председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ (ДВРО РПСМ) Николай Суханов, участвовавший в инспекции судов в Находке, отсутствие прозрачности в системе удобных флагов открывает простор транснациональной преступности и терроризму. В этой системе исчезает связь между судном и государством, под флагом которого оно ходит.

Чтобы исправить ситуацию, было принято решение, во-первых, направить нотис судовладельцу о необходимости заключения коллективного договора ИТФ, а во-вторых, поставить в известность капитана порта Находки о необходимости задержания судна в порту в связи с отсутствием у моряков индивидуальных контрактов. В письме капитани порта Николай Суханов попросил провести проверку судна, а о результатах сообщить в РПСМ.

Николай Суханов отмечает, что здесь кроется главная проблема, выявленная в ходе инспекции. Она не в задолженности перед моряками – ни на одном судне в порту Находки в ходе проверки её выявлено не было — а в том, что судовладелец, имея на руках декларацию соответствия морским трудовым стандартам, продолжает нарушать права моряков. «Декларация предусматривает наличие индивидуальных трудовых контрактов у моряков. То есть без этих контрактов не выдали бы декларацию. Но на судне под флагом Ямайки их не оказалось! Это грубейшее нарушение, за это нужно лишать декларации и блокировать судно», – говорит Николай Суханов.



**На «Orient Ace» (флаг Сингапура, ИМО 9228241) не оказалось коллективных договоров**

### ПОД ФЛАГОМ РОССИИ

Проблемы обнаружили и на судах под российским флагом. Хотя он и не относится к категории удобных, но зачастую работе под ним сопутствуют мизерные зарплаты, не дотягивающие до рекомендуемого Международной организацией труда (МОТ) минимума, и небезопасные условия труда. Именно финансовые вопросы больше всего беспокоят моряков, работающих под российским флагом.

На теплоходе «Лев Яшин» (флаг России, ИМО 8517839) у каждого из 18 членов экипажа на руках был индивидуальный контракт, соответствующий Приказу Минтруда от 20.01.2015 года № 23н «Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого судовладельцем и моряком для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации». В соответствии с ним зарплата моряков складывается из прожиточного минимума, плюс надбавки и суточные в инвалюте.

Как подчёркивает Николай Суханов, профсоюз неоднократно ставил вопрос об изменении формы расчёта базовой ставки оплаты труда моряков на судах

под российским флагом и предлагал применять минимальную базовую ставку оплаты труда, рекомендованную Международной организацией труда (МОТ). «Министерство труда РФ отклонило это предложение, что позволяет судовладельцам на своих судах под российским флагом создавать настолько сложную систему расчёта зарплаты, что даже моряки на борту не могут сказать, сколько денег они получают за работу каждый месяц. Из предоставленного контракта подсчитать сумму, которую получает моряк, невозможно. То есть всё отдано на откуп судовладельца: сколько захочет, столько и заплатит», – говорит Николай Суханов. По его словам, моряки попросили РПСМ навести порядок в этом вопросе и ещё раз обратиться в правительство России относительно выполнения Сводной Конвенции 2006 года, которая гласит, что базовая ставка оплаты труда квалифицированного моряка за календарный месяц не должна быть ниже суммы, периодически устанавливаемой Паритетной морской комиссией МОТ. На сегодняшний день её размер составляет \$614. Используемая сегодня в России запутанная система приводит к тому, что зачастую,

списавшись с судна с задолженностью, моряк не может получить зарплату, так как её полная сумма не указана в договоре.

На теплоходе была декларация соответствия морским трудовым стандартам, а также колдоговор с Профсоюзом работников водного транспорта, подписанный председателем Тихоокеанского баскомфлота Владимиром Дорошем. Однако моряки ни разу не встречались с представителями ПРВТ и не видели на борту членов этого профсоюза. Зато работники РПСМ регулярно посещают судно, поэтому моряки выразили желание вступить в Российский профсоюз моряков.

— Здесь опять проблема с трудовыми контрактами: есть декларации, есть колдоговор, но по индивидуальному контракту моряк не может определить, сколько он действительно должен получить — нет конкретных сумм. В договоре прописана базовая ставка в 7300 рублей и 8 долларов в сутки, если судно находится за пределами территориальных вод. Мы считаем, что это неправильно, что это нарушение Конвенции, которая говорит, что ставка должна быть не меньше \$614. То есть наличие декларации не гарантирует морякам защиту их прав, и полное соответствие условий труда на судне нормам Конвенции. Судовладелец изворачивается, как может: получает декларацию, а права моряка всё равно полностью не защищены, — сетует Николай Суханов.

## РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ ЗА РУБЕЖОМ

Проблемы есть и у тех, кто находится за рубежом. В Пусане (Южная Корея) на ремонте стоит судно «Капитан Ласков» (флаг России, ИМО 883486), российский экипаж которого не имеет на руках надлежащим образом оформленного контракта. Зарплата за два месяца не выплачена, задолженность уже превысила полмиллиона рублей.

## НА ТЕПЛОХОДЕ «ЛЕВ ЯШИН» (ФЛАГ РОССИИ, ИМО 8517839) У КАЖДОГО ИЗ 18 ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА НА РУКАХ БЫЛ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ КОНТРАКТ, СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПРИКАЗУ МИНТРУДА ОТ 20.01.2015 ГОДА № 23Н «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРИМЕРНОЙ ФОРМЫ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА, ЗАКЛЮЧАЕМОГО СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ И МОРЯКОМ ДЛЯ РАБОТЫ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД ГОСУДАРСТВЕННЫМ ФЛАГОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».

Экипаж БМРТ «Павел Панин», завершивший промысловый рейс ещё несколько недель назад, до сих пор не может получить деньги за выловленную и реализованную продукцию. Задолженность по зарплате превышает 6,5 млн рублей. В течение Недели действий с экипажем должны были рассчитаться полностью, но похоже, что процесс переходит в затяжную стадию. На момент написания текста судно находилось в Китае, ситуация взята на контроль отделением РПСМ во Владивостоке.

В Хабаровске четверо крымчан и все остались без денег. Они трудоустроились на судно «СПА-011» (флаг России, ИМО 8730390) с квалификационными документами, выписанными в Украине. В хабаровском порту от них потребовали Endorsement, иначе — не выпускают в рейс. Судовладелец не только отказался помочь с предоставлением документа, но и начал выдворять моряков с судна без денег за уже выполненную за полтора месяца работу. Координатор МФТ во Владивостоке Пётр Осичанский помог морякам правильно составить документы и направить их в правоохранительные органы. Однако моряки приняли решение вернуться на родину, так и не реализовав своё право на труд и заработную плату.

— Все это звенья одной цепи: юридическая в общем смысле, а если конкретнее — профсоюзная безграмотность моряков, которые готовы отправиться на заработки как угодно далеко без надлежаще оформленных контрактов. Или подписывают контракты на явно дискриминационных условиях. При этом судовладелец объясняет морякам, что маленькая зарплата по контракту — это для минимизации налоговых расходов, а на самом деле моряк будет получать в 5-8 раз больше. Но это существенное добавление ни в одном документе не зафиксировано. И моряки ведутся на эту устную договоренность, с которой потом ни в какую правоохранительную структуру обратиться невозможно, — рассказывает Пётр Осичанский.

Он добавляет, что на судах под удобным флагом проблемы с контрактами и их соответствием международным нормам в значительной степени решены. И хотя на большинстве таких судов



зарплаты не соответствуют минимальным требованиям МОТ, но, как правило, выплачиваются вовремя.

## ПРОФСОЮЗЫ ВСЕХ СТРАН, ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

– Ценность акции в том, что она интернациональная. Если граждане Российской Федерации попадают в беду где-нибудь в иностранном порту – на помощь им приходят наши зарубежные коллеги. Особенно плодотворным всегда было наше сотрудничество с корейским и японским профсоюзами, – говорит Пётр Осичанский.

Самыми активными в Неделе действий стали японцы. За несколько дней членами японского профсоюза было проверено 88 судов. Инспекторы в ходе проверки столкнулись с определёнными трудностями. Когда они попытались подняться на борт судна «Marvel» в Хиросиме, спустились два моряка и заявили, что согласно инструкциям судовладельца, им запрещено подниматься на судно. В Кобэ экипаж по указанию капитана поднял трап, чтобы инспекторы не смогли подняться на контейнеровоз «Resolution». Оба судна принадлежат компании «Kotoku Kaiun». Поведение судовладельцев и отказ вести переговоры с профсоюзом подтолкнули активистов к проведению акции протеста. Более 50 моряков и докеров-членов профсоюза попытались добиться встречи с президентом компании, посетившим головной офис на острове Хаката, но к ним никто так и не вышел.

По чистой случайности вместе с российскими братьями японский профсоюз послал нотис судовладельцу балкера «Glorious Future» о необходимости заключения коллективного договора, отвечающего стандартам ИТФ. Нерадивый судовладелец попал в поле зрения инспекторов сразу обеих стран без какой-либо предварительной договорённости.

Профсоюзу All Japan Seamen's Union удалось уговорить две компании подписать колдоговор после того, как они побывали на принадлежащих им судах «Hansa Fresenburg» и «Ocean Hero».

## ИТОГИ

На всех проверенных судах имелись декларации соответствия морским



**На каждом судне, куда поднимались инспекторы, они проводили беседы с моряками о важности защиты их прав, знакомили с деятельностью МФТ и РПСМ, передавали журналы на английском языке (и на китайском для членов экипажа из Китая). Информирование моряков – немаловажная часть акции.**

трудовым стандартам, практически отсутствовали жалобы на плохие условия труда и задержку зарплаты. Коллеги из Японии, Тайваня, Южной Кореи, Гонконга и Китая оперативно подключались к процессам переговоров с судовладельцами своих стран для решения вопроса о подписании коллективных договоров ИТФ. Как отмечает Пётр Осичанский, по итогам проверки удалось зафиксировать задолженность по зарплате морякам-дальневосточникам на сумму свыше 7 млн руб.

Помощь морякам оказывают не только инспекторы, посещающие суда. Поскольку Недели действий проводятся в регионе несколько раз в год, они анонсируются в СМИ, и моряки, услышав об акции, обращаются в офис ДВРО РПСМ, где им помогают адвокаты. Как говорит Николай Суханов, во время проведения Недель в 2016 году за помощью в профсоюз обратились моряки с теплоходов «ST WIND», «PORT

MAY», «CRYSTAL WIND», вдовы моряков с землечерпалки «Vella» и рефрижератора «Гармония». Он отмечает, что проблемы, с которыми моряки идут в профсоюз, не решаются с насюка. Например, судно «Vella» с шестью моряками на борту затонуло давно, вдовам уже выплатили задолженности, а вот детям, которые только недавно достигли совершеннолетия, тоже нужно выплатить деньги. И этим вопросом – в числе других – ДВРО РПСМ занималась в Неделю действий. В итоге дети получили больше \$70 тыс.

– Сколько будет выплачено морякам по итогам июльской акции – покажет время. Сейчас эти вопросы решаются по нашему требованию, и суммы будут известны позже. А по итогам полугодия, в том числе и по итогам Недели действий в январе в портах «Находка» и «Восточный», моряки уже получили более \$635 тысяч – и это реальные цифры, – подытожил Николай Суханов. 📍

# ЕСЛИ МОРЯК ПРОПАЛ БЕЗ ВЕСТИ

КАЖДЫЙ ГОД В МОРЕ ПРОПАДАЮТ МОРЯКИ. И ТАКИХ СЛУЧАЕВ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ. ТАК, В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2016 ГОДА МОРЯКИ ПРОПАДАЛИ В ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОМ, ОХОТСКОМ И ЧЁРНОМ МОРЯХ, У БЕРЕГОВ НИГЕРИИ, КИТАЯ, СОЧИ, МУРМАНСКА... ЭТО ТОЛЬКО ОФИЦИАЛЬНО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ СЛУЧАИ, А РЕАЛЬНЫЕ ЦИФРЫ НЕИЗВЕСТНЫ. СТАТИСТИКИ НЕТ НИ У РПСМ, НИ У СЛЕДСТВЕННЫХ ОРГАНОВ: ТАМ ПРИЗНАЮТСЯ, ЧТО УЧЕТ ПРОПАВШИХ БЕЗ ВЕСТИ В МОРЕ НЕ ВЕДЁТСЯ, А ВЫДЕЛИТЬ ИЗ НИХ ОТДЕЛЬНО МОРЯКОВ – И ВО ВСЕ ЗАДАЧА ТЯЖЁЛАЯ.



## КУДА ОБРАТИТЬСЯ

**В** первую очередь, близким моряка необходимо заявить о пропавшем в следственные органы. Также оказать содействие в поисках может Международная организация «Права человека в море» (HRAS), разработавшая «Программу по информированию о пропавших моряках». Проект представляет собой детализированную базу о пропавших по всему миру моряках и рыбаках, которая находится на сайте [missingseafarers.org](http://missingseafarers.org). В настоящий момент реестр содержит данные по примерно 150 пропавшим без вести.

Цель программы, запущенной в январе 2014 года – поддержка моряков, рыбаков и их семей. Она позволяет регистрировать пропавших, помогать в их поисках и отслеживать их судьбу с помощью платформы для ПК и мобильных телефонов, которая называется «Реестр пропавших моряков и рыбаков». Программа целиком зависит от пожертвований и спонсорских взносов и уже заручилась поддержкой таких организаций, как Seafarers UK, Mishcon de Reya, Fishermans Mission, Sailors Society, Apostleship of the Sea, Mission to Seafarers, ICC-IMB, MPHRP, ISWAN, SeaWives, IBA and Seafarerhelp.

Программа также содержит материалы по более широкому вопросу: о факторах благополучия моряков и проблемах, с которыми приходится сталкиваться на этой почве — задержкой зарплат, конфискацией документов, удостоверяющих личность, злоупотреблениях рабочей визой, неблагоприятных условиях труда и других возможных нарушениях прав. Все советы одобрены морскими организациями и находят подтверждение в международных морских программах.

Помимо этого HRAS содействует сбору улик и расследованию исчезновений и возможных убийств моряков, но это осуществляется исключительно по запросу и за счет частных инвестиций.

В процессе взаимной работы с государствами флага, социальными, юридическими и правозащитными организациями HRAS неоднократно обращала внимание как на проблему пропажи моряков и рыбаков, так и на проблему отсутствия единой базы данных.

Персональные данные, вносимые в программу, защищены от получения третьей стороной. HRAS зарегистрирована в Information Commissioner's Office (ICO) как Оператор данными (Data Controller) и соблюдает Закон о защите данных 1998 Великобритании (Data Protection Act 1998).

## КТО МОЖЕТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕЕСТРОМ

- **ЧЛЕНЫ СЕМЬИ** – могут зарегистрировать пропавшего моряка.
- **КОЛЛЕГИ** – могут зарегистрировать моряка и обновлять данные по его статусу.
- **РАБОТОДАТЕЛИ** – предоставить информацию, краткую характеристику моряка и поддержать семью пропавшего без вести. Также возможна разработка политики отслеживания и предоставление социальных гарантий.

- **СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ** – могут обновлять и использовать информацию для компенсационных выплат возможным наследникам пропавшего моряка.
- **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ** – могут использовать данные для расследования по мере необходимости.
- **ГОСУДАРСТВА ФЛАГОВ** – могут использовать данные для проведения расследования по мере необходимости и для ведения статистики.
- **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ** – может получать информацию, краткую характеристику пропавшего и отслеживать моряка, попадающего под его юрисдикцию.
- **ПРАВИТЕЛЬСТВА, НКО И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ** – могут использовать данные для общего информирования, получения краткого представления о положении дел в морской отрасли, фактических статистических данных и оказания помощи в части социальных гарантий.
- **HUMAN RIGHTS AT SEA (HRAS)** – могут использовать данные для развития смежных проектов под эгидой HRAS и улучшения сервиса.

Чтобы внести в реестр данные о пропавшем моряке, необходимо зарегистрироваться на сайте: ввести имя, фамилию, указать адрес электронной почты, телефон, адрес проживания, в каких отношениях вы состоите с пропавшим. После того, как вашу регистрацию одобрит администрация сайта, вы сможете ввести данные о пропавшем моряке. Его профиль должен содержать имя, национальность, дату пропажи, судно, на котором он был в последний раз, флаг судна. Вы можете добавить к профилю фото моряка.



## ДОЛГИЙ ПУТЬ К ПРИЗНАНИЮ: КАК СОЗДАВАЛАСЬ ФОРМА МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА

**В НАШИ ДНИ РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ НЕ МОГУТ СЕБЕ ПРЕДСТАВИТЬ РАБОТУ НА ФЛОТЕ БЕЗ СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ФОРМЕННОЙ ОДЕЖДЫ: ДЛЯ МНОГИХ ОНА СТАЛА НЕ ПРОСТО СПОСОБОМ ОБОЗНАЧИТЬ СВОЮ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ К ТОРГОВОМУ ФЛОТУ, НО И СИМВОЛОМ ГОРДОСТИ И ЛЮБВИ К СВОЕЙ ПРОФЕССИИ. ОНИ ЗНАКОМЯТСЯ С НЕЙ ЕЩЕ НА ЭТАПАХ СВОЕГО ОБУЧЕНИЯ И НЕ РАССТАЮТСЯ ДАЖЕ ПОСЛЕ ВЫХОДА НА ПЕНСИЮ. ОДНАКО НЕ МНОГИЕ ЗНАЮТ, ЧТО ПРАВО НОСИТЬ СВОЮ ФОРМУ ПОЯВИЛОСЬ У ГРАЖДАНСКИХ МОРЯКОВ СРАВНИТЕЛЬНО НЕДАВНО – В НАЧАЛЕ XX ВЕКА.**

**Д**о начала XVIII века у русских моряков на торговых судах не существовало единой формы. Стиль одежды больше диктовали климат, национальные обычаи и материальные возможности. Масштабное реформирование всех структур судоходства началось только во времена Петра I. Так, в 1720 году в силу вступил «Морской устав», однако по нему морякам торгового флота предписывалось носить ту же форму, что и военным морякам. Объяснялось это тем, что в те годы на торговых судах имелись пушки. К тому же моряки могли отражать нападения врагов не только с помощью орудий, но и в рукопашном бою.

Петровский «Морской устав» регламентировал форменную одежду торгового флота до 1781 года, когда Екатерина II утвердила «Устав купеческого

водоходства». Но и в соответствии с новым указом судовые команды торгового флота продолжали носить форму военно-морского флота. Не исправило ситуацию и «Положение о гражданских мундирах» 1834 года: оно вводило форму чиновников министерств, но на судах и в портах все оставалось по-прежнему.

### ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ

Единственным исключением стала «Российско-Американская компания»: моряки, служившие на ее судах, не состояли в списках военно-морского флота и имели свою форму одежды, утвержденную Николаем I в 1851 году.

Это был первый опыт создания формы для русских коммерческих моряков. Она во всем соответствовала тогдашней офицерской форме. Фуражка шилась из темно-зеленого сукна с широким

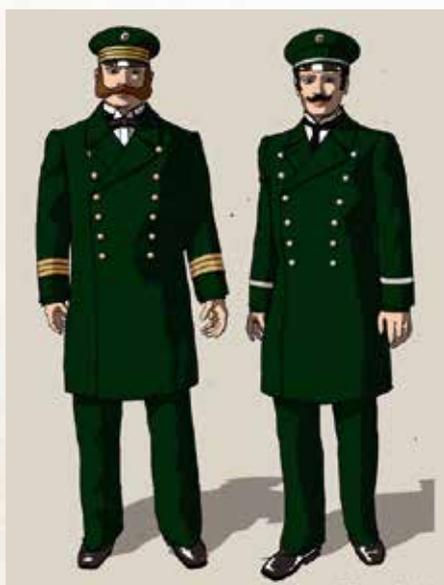
золотым галуном, офицерской кокардой и ремешком на околыше. Темно-зеленый двубортный сюртук застегивался на шесть золотых пуговиц с изображением двух накрест сложенных якорей и букв «Р. А. К.». Воротник у сюртука полагался отложной из синего бархата с вышитыми золотыми якорями в углах; шаровары – темно-зеленые зимой и белые летом. К парадной форме полагались кортик и золотые плечевые плетёнки – сплошные у капитанов, с просветом – у помощников. Никаких плечевых отличий, кроме контриков, служащие «Российско-Американской компании» не имели.

### ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

По мере того, как возникали новые пароходные предприятия, их учредители просили утвердить для служащих

свою собственную форму одежды. Так, в 1858 году была высочайше утверждена форма для чинов пароходного общества «Кавказ и Меркурий»: на зеленый сюртук командного состава нашивались большие медные пуговицы с изображением двух перекрещивающихся якорей и надписью «Общество Кавказ и Меркурий», на рукава нашивались две малые пуговицы с изображением якоря. Боцманы и чины унтер-офицерского ранга носили черные двубортные куртки с большими медными пуговицами, на которых выбивались буквы «К. М.», а под ними – два перекрещивающихся якоря. Также как на судах «Российско-Американской компании», при утверждении форменной одежды служащих на судах общества «Кавказ и Меркурий» за командным составом было закреплено право ношения морского офицерского кортика.

Что касается Добровольного флота – судоходного общества, основанного на добровольные пожертвования в 1878 году, то в 1881 году для экипажей его судов был разработан и издан особый устав службы с указанием прав, обязанностей и ответственности лиц экипажа. В том же году для личного состава Добровольного флота, носившего ранее военно-морские мундиры, была введена особая форма. Цветом и кроєм она соответствовала мундирам



Форма капитана и младшего штурмана Добровольного флота образца 1881 г.

Автор: К. Васильев

Морского ведомства. На пуговицах желтого и белого цвета изображался якорь и буквы «Д. и Ф.».

Однако эти эмблемы официально просуществовали недолго, и в августе 1899 года указом Николая II для чинов Добровольного флота была введена новая форма. Вместо темно-зеленого полукафтана моряки стали носить черный двубортный мундир, на который нашивались желтые пуговицы «с изображением адмиралтейского якоря».

В тот же год была утверждена форма для моряков, служивших на судах Русского общества пароходства и торговли. На черный сюртук инспекторов морской части, капитанов судов и их помощников, а также штурманских учеников нашивались позолоченные пуговицы с изображением двух перекрещивающихся якорей с идущей вокруг них надписью «Русское общество пароходства и торговли». Механики носили такую же форму, но с посеребренными пуговицами.

Помимо этого, в 1899 году вводится форма для моряков, служивших на судах, принадлежавших Китайской Восточной железной дороге. Эта форма была очень похожа на мундиры Русского общества пароходства и торговли, только на позолоченных пуговицах в центре чеканились два перекрещивающихся якоря с круговой надписью «Китайская Восточная железная дорога». Такие пуговицы нашивали капитаны и их помощники, у механиков пуговицы были посеребренные. Боцманы носили медные пуговицы с изображением двух перекрещивающихся якорей под литерами «К. В. Ж. Д.».

### ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

По словам капитана дальнего плавания, писателя Дмитрия Лухманова, «такое обилие разнообразных форм, большей частью неудачных и некрасивых, привело к тому, что ни одна фабрика не могла производить необходимые для формы аксессуары, и они, выполненные вручную, стоили баснословно дорого». Лухманов отмечал, что «офицерские погоны продавались по 2 руб. 50 коп., а командирские плетёнки общества «Кавказ и Меркурий» – от 6-8 руб., пуговицы – 2 руб. дюжина». При этом лица, которым действительно необходимо было носить



### Пуговица, шитьё на воротнике мундира Добровольного Флота

форменную одежду, как, например, командиры казенных пароходов различных ведомств, остались вовсе без нее, поскольку форма утверждалась для того или иного пароходного общества, а не для моряков торгового флота в целом.

В 1899 году состоялась первая попытка создать общую форму работников торгового флота. Однако послужившую образцом изменённую форму «Русского общества пароходства и торговли» коммерческим морякам так и не «присвоили». Министру финансов только высочайше разрешалось утверждать ее с соответствующими изменениями для тех пароходных обществ, которые будут об этом ходатайствовать.

### ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ

В этот период вопрос утверждения единой формы одежды для моряков торгового флота обсуждался достаточно часто. Известно, что штурман каботажного плавания, казак Аксайской станицы А. Г. Турчанинов обращался в правление Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству с запретом относительно формы для моряков торгового флота. В своем прошении он писал: «Многие из моряков, окончивших курс в мореходных классах, носят форму всяк по своему усмотрению... поэтому осмелюсь покорнейше спросить – существует ли для моряков форма?».

Те же вопросы интересовали и читателей газет. Нередко на страницах периодических изданий появлялись подобные публикации: «В настоящее время форма одежды служащих на морских и речных пароходах частных обществ и компаний устанавливается произвольно или правлениями, обществами или же самими служащими. За последнее время форма всех служащих создавалась сама собой и почти одинакова у всех, близко похожая на форму государственных флотских военных служащих».

Когда министерство дало разрешение принимать по вольному найму шкиперов и штурманов дальнего плавания в качестве командиров и помощников на плавучие маяки, им была присвоена особая форма одежды. Состояла она из флотской фуражки с широким золотым галуном по околышу и тужурки с галунами на рукавах и изображением компасной картушки на воротнике. Ни оружия, ни мундира, ни даже сюртука им дано не было. Следует отметить, что единой установленной формы для штурманов и шкиперов торгового флота на тот момент не существовало.

### ПО УКАЗУ ГОСУДАРЯ

Наконец, 23 февраля 1903 года император Николай II утвердил форму для чинов, служащих на судах русского торгового флота. Желающим разрешили донашивать прежнюю форму в течение одного года, однако ношение кортиков запретили. При этом ношение форменной одежды для высших служащих паровых судов стало обязательно. К ним относились капитаны, механики и их помощники, а также боцманы и матросы пассажирских и товаро-пассажирских пароходов. Позднее это положение дополнилось Высочайшими повелениями от 24 сентября 1903 года и 2 февраля 1904 года.

Многие пароходные общества поспешили сразу же выдать своим служащим, «невзачет» получаемого ими содержания, деньги на обмундирование. Так, общество «Мазут» и пароходства Саруханова и Саркисовой выдали для этой цели своим служащим по 100 рублей каждому, а пароходство «Шибаетов и К» заказало для своих служащих полную экипировку. Пароходства же «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество» и «Надежда» признали, что приведенной выше суммы на обмундирование не хватало. Товарищество Братьев Нобель решило с разрешения своей главной петербургской конторы выдать служащим по 250 рублей.

### ДОЛГОЖДАННАЯ РЕФОРМА

3 июля 1906 года для лиц, служащих на морских судах русского торгового флота, ввели единую форму одежды, которая состояла из двубортного черно-



**Семейный портрет, начало XX века: дама и её муж – моряк торгового флота**

го сюртука с отложным черным бархатным воротником, на углах которого размещались позолоченные инициалы наименования пароходства. Кроме сюртука полагался двубортный черный пиджак с отложным суконным воротником. На бортах располагалось по шесть позолоченных пуговиц с изображением двух скрещенных якорей, а на рукавах – по две малые пуговицы с тем же рисунком. К пиджаку полагались шаровары одинакового с пиджаком сукна, черный и белый однобортный с шестью малыми позолоченными форменными пуговицами жилет, черный шелковый галстук бантом и черная суконная фуражка с одним белым кантом на тулье, на которой помещался круглый серебряный значок с позолоченным якорем. Подбородочный черный лаковый ремень фуражки пристегивался на форменных малого образца пуговицах на околыши.

Летом на тулью фуражки надевался белый чехол, а поверх него – значок. Помимо всего, морякам полагалось пальто флотского образца из черного сукна, с позолоченными инициалами наименования пароходства на каждой стороне суконного воротника. У капитана на рукавах выше обшлагов были четыре нашивки золотого галуна шири-

**3 ИЮЛЯ 1906 ГОДА ДЛЯ ЛИЦ, СЛУЖАЩИХ НА МОРСКИХ СУДАХ РУССКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА, ВВЕЛИ ЕДИНУЮ ФОРМУ ОДЕЖДЫ, КОТОРАЯ СОСТОЯЛА ИЗ ДВУБОРТНОГО ЧЕРНОГО СЮРТУКА С ОТЛОЖНЫМ ЧЕРНЫМ БАРХАТНЫМ ВОРОТНИКОМ, НА УГЛАХ КОТОРОГО РАЗМЕЩАЛИСЬ ПОЗОЛОЧЕННЫЕ ИНИЦИАЛЫ НАИМЕНОВАНИЯ ПАРХОДСТВА.**

ною в одну четверть вершка, с завитком на верхней. На фуражке посередине околыша имелся золотой галун шириной в полвершка. У первого помощника на рукавах – три галунные нашивки, у второго – две нашивки, у третьего – одна нашивка.

Эта форма просуществовала ровно 11 лет вплоть до революции 1917 года, после которой с нее убрали символы Российской империи и ее облик стал ближе к той форме, которую носят моряки торгового флота России в наши дни. 

# МАКСИМ КУЛИКОВ: «РАБОТА В МОРЕ НРАВИТСЯ»

МАКСИМ ИГОРЕВИЧ КУЛИКОВ (НА СНИМКЕ), ОФОРМИВШИЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ БИЛЕТ В БАЛТИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ, ВЫПУСКНИК КОЛЛЕДЖА ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА. ОН, ВНЕ ВСЯКОГО СОМНЕНИЯ, «СЧАСТЛИВЧИК», ПОСКОЛЬКУ ПОСТУПИЛ НА УЧЕБУ ДО 1 ИЮЛЯ 2013 ГОДА. СООТВЕТСТВЕННО ДЛЯ НЕГО, КАК СУДОВОДИТЕЛЯ, СРЕДНЕЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПОЗВОЛЯЕТ В БУДУЩЕМ ЗАНИМАТЬ КОМАНДНЫЕ ДОЛЖНОСТИ УРОВНЯ УПРАВЛЕНИЯ НА МОРСКИХ СУДАХ.

Это радует, – говорит Куликов. – Я ведь поступал в колледж еще до всех этих изменений, которые вносились в «ПОЛОЖЕНИЕ», и соответственно принимал в расчет возможность впоследствии занимать командные должности, в том числе с дипломом о среднем профессиональном образовании.

Сейчас Куликов трудоустраивается на суда через одну из петербургских круинговых компаний.

– Сделал несколько контрактов, – поясняет он. – Работа в море нравится. Да и перспективы хорошие.

Это действительно так, благодаря п. 85, кстати появившемуся после того, как Российский профсоюз моряков обратил внимание на те проблемы, с которыми обязательно столкнутся многие из ранее поступавших в мореходки. В результате замечание РПСМ было учтено при принятии «Положения». Таким образом, Куликов теоретически и практически может дослужиться до капитана на судне, на котором сейчас работает, не имея высшего профессионального образования. Другое дело, что он планирует продолжить свое обучение.

**П. 85. ПРИ ПРИЕМЕ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ВЫДАЧИ ДИПЛОМОВ НА ОСНОВАНИИ НАСТОЯЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ ЛИЦАМ, ПОСТУПИВШИМ НА УЧЕБУ В МОРСКИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ ДО 1 ИЮЛЯ 2013 Г., РАЗРЕШАЕТСЯ ВЗАМЕН ДОКУМЕНТА О ВЫСШЕМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО НАСТОЯЩИМ ПОЛОЖЕНИЕМ, ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ДОКУМЕНТ О СРЕДНЕМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ ПО СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ СПЕЦИАЛЬНОСТИ («ПОЛОЖЕНИЕ О ДИПЛОМИРОВАНИИ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ», УТВЕРЖДЕННОЕ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 15 МАРТА 2012 ГОДА № 62).**

– Окончательно пока не решил, – говорит наш собеседник. – Но думаю проходить обучение заочно. И в любом случае это будет «Макаровка». В моем случае рассматриваю высшее образование для расширения кругозора, а также тех преимуществ, которые открываются перед выпускниками «вышки» в море и на берегу.

Куликову всего 23 года, родился в поселке Де-Кастри, расположенном на берегу залива Чихачева, Хабаровский край. Он не из морской семьи. На выборе в пользу профессии моряка сказалось, прежде всего, детство, прошедшее в портовом поселке, стоящие на рейде парходы, рыбалка, общение с лоцманами, портовыми рабочими.

– Во Владивостоке учиться не хотел, – рассказывает он. – Все мысли были связаны с Морской столицей, где однозначно хотел учиться на штурмана. Нравится море, палуба.

Для него, простого паренька с Дальнего Востока, стать моряком – большая удача. С возможностью карьерного роста со средним профессиональным образованием, по его словам, это удача вдвойне.

А сколько молодых людей из городков и поселков по всей нашей необъятной стране мечтают найти себя в жизни, также как и Куликов стремятся работать в море? Не у всех из них есть возможность получить высшее образование в ведущих морских учебных заведениях. Как вариант, они идут в мореходки, включая рыбные и речные, и потом, в отличие от многих сверстников из больших городов, работают по своей специальности. Справедливо ли их ограничивать в карьерном росте, создавая ограничения под предлогом снижения аварийности, повышения квалификации, и, по сути, навязывая необходимость высшего профобразования? В РПСМ уверены, что нет. Профессионализм и компетентность моряка основаны, прежде всего, на его опыте работы, добросовестном отношении к делу.

РПСМ продолжит добиваться, чтобы п. 85 вышеназванного «Положения» не стал на этом пути препятствием. За всеми, кто поступал в мореходки после 1 июля 2013 года, должно сохраниться право занимать на морских судах командные должности уровня управления. Собственно говоря, как и было раньше. 





# ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, КАК НАС НАЙТИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.  
Тел.: (499) 151-24-78,  
151-24-90,  
факс: (495) 234-43-68  
Почтовый адрес: 125315,  
Москва, а/я 61

**Председатель Федерации  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

## ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

**Председатель профсоюза  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.  
Тел.: (499) 151-24-78,  
151-24-90, (495) 229-91-19,  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
Москва, а/я 61

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

**Председатель ЦС профсоюза  
СИРОТЮК** Валентин  
Михайлович  
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324  
Тел./факс: (495) 915-80-58

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

**Председатель профсоюза  
КОЗАРЕНКО** Василий  
Васильевич  
198035, г. Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Тел./факс: (812) 490-97-74,  
моб.: (911) 966-12-56  
E-mail: ktprim@mail.ru

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная  
организация

**Председатель профсоюза  
ПАРШЕВ** Павел Юрьевич  
183038, Мурманск,  
ул. Шмидта, д. 43  
Тел./факс: (8152) 28-81-51  
E-mail: pav7222@yandex.ru

### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель  
ЧЕРНЕНКО** Ирина  
Николаевна  
298312, Республика Крым,  
г. Керчь, ул. Кирова, 28  
Тел./факс: (365 61) 2-25-07,  
(365 61) 3-93-05  
E-mail: irinachernenko@mail.ru

### КАМЧАТСКАЯ

региональная организация  
Петропавловск-Камчатский,  
пл. Щедрина, д. 1  
Тел./факс: +7(415) 43-40-42.  
E-mail: kamchatka@sur.ru  
Почтовый адрес: 683004,  
г. Петропавловск-Камчатский,  
а/я 12

### АРКТИЧЕСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель Совета  
КЛИНДУХОВ** Петр Николаевич  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 1.  
Тел./факс: (8152) 42-28-60,  
42-28-15  
E-mail: murmansk@sur.ru  
Почтовый адрес: 183012,  
г. Мурманск, а/я 123

### СЕВЕРНАЯ

региональная организация  
**Председатель Совета  
КРАСНОШТАН** Александр  
Анатольевич  
163061, Архангельск,  
пр. Ломоносова, д. 58,  
корп. 1 стр. 1.  
Тел./факс: (8182) 63-72-60

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)  
организация

**Председатель Совета  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10/2, 7-й этаж.  
Тел./факс: (812) 714-95-65.  
E-mail: petersburg@sur.ru  
Почтовый адрес: 198035,  
г. Санкт-Петербург,  
а/я 210

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

**Председатель профсоюза  
КАБАНОВ** Владимир  
Александрович  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»  
Тел./факс: (812) 380-70-52,  
моб.: (911) 947-03-37  
E-mail: unionpilots@mail.ru  
Почтовый адрес: 198035,  
Санкт-Петербург, а/я 8

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

региональная организация  
**Председатель Совета  
ДРОБАХИН** Николай  
Михайлович  
Астрахань, ул. Краснова,  
д. 31  
Тел./факс: (8512) 58-55-97  
Почтовый адрес:  
414016, г. Астрахань,  
а/я 2

### «ЮГМОР»

Территориальное объединение  
организаций профсоюзов  
Юга России

**Председатель  
координационного совета  
ПОПОВ** Николай Яковлевич  
353900, Новороссийск,  
ул. Победы, д. 16 Б  
Тел./факс: (8617) 61-18-05,  
61-38-44.  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



## ITF В РОССИИ

### ITF координатор

**ФИШОВ** Сергей Алтерович  
198035, Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10/2,  
7-й этаж, оф. 725  
Тел./факс: (812) 718-63-80,  
моб.: +7 911 096 93 83  
E-mail: fishov\_sergey@itf.org.uk

### ITF инспектор

**ОСИЧАНСКИЙ** Петр Иванович  
690019, Владивосток,  
ул. Стрельникова, д. 3А  
Тел./факс: (4232) 512-485,  
моб.: +7 914 790 6485  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

### ITF инспектор

**АНАНИНА** Ольга Федоровна  
353900, Новороссийск,  
Набережная им. адмирала  
Серебрякова, д. 15/2,  
Международный центр  
моряков, офис 32, 3 эт.  
Тел./факс: +7 (8617) 612-556,  
моб.: +7 988 762 12 32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

### ITF инспектор

**МАМОНТОВ** Вадим  
Владимирович  
236039, Калининград,  
ул. Серпуховская, д. 30, офис 1.  
Тел./факс: (4012) 65-63-72,  
65-68-40,  
моб.: +7 906 238 68 58  
E-mail: mamontov\_vadim@itf.org.uk

### ITF Инспектор

**ПАВЛОВ** Кирилл Игоревич  
198035, Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10/2,  
7-й этаж, офис 725.  
Тел./факс: (812) 718-63-80,  
моб.: +7 911 929 04 26  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk





# АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19,  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

## ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10, корп. 2, 7-й этаж  
Тел./факс: (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

## Председатель

**СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

## Первый заместитель председателя

**КОВАЛЬЧУК** Игорь Васильевич

## Заместитель председателя

**ИВАНОВ** Вадим Геннадьевич

## АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

## Председатель Совета

**КЛИНДУХОВ** Петр Николаевич

Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, пом. 1

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,

г. Мурманск, а/я 123

## БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета,

заместитель

## председателя РПСМ

**БОДНЯ** Александр Михайлович

Санкт-Петербург,

ул. Двинская, д. 10,

корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

## АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета

**ГЛУШАК** Леонид Александрович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, оф. 3

Тел./факс: (8632) 63-39-12

E-mail: rostov@sur.ru

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация

## Председатель Совета,

заместитель

## председателя РПСМ

**СУХАНОВ** Николай Михайлович

Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10

Тел./факс: (42366) 5-51-44,

5-61-00

E-mail: nakhodka@sur.ru

## КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация

## Председатель Совета

**МАМОНТОВ** Вадим

Владимирович Калининград,

ул. Серпуховская, д. 30, оф. 1

Тел./факс: (4012) 65-63-72,

65-68-40

E-mail: kaliningrad@sur.ru

## КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета

**ДАВИДЕНКОВ** Михаил

Михайлович

Петрозаводск, ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

## СЕВЕРНАЯ

региональная организация

## Председатель Совета

**КРАШНОШТАН** Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srprpsm@gmail.com

## ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

## Председатель Совета

**ЗАДОЯНОВ** Николай Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

## ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета

**БЕЛЯКОВ** Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

## ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета

**АНОХИН** Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82, оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

## ЮЖНАЯ

территориальная организация

## Председатель Совета

**ПОПОВ** Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы,

д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

## МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

## Председатель профкома

**КНЯЗЕВ** Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

## КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

Петропавловск-Камчатский,

пл. Щедрина, д. 1

Тел./факс: +7(415) 43-40-42

E-mail: kamchatka@sur.ru

Почтовый адрес: 683004,

г. Петропавловск-Камчатский,

а/я 12

## ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

## РПСМ

в г. Нижний Новгород

## Представитель

**ГОРИН** Сергей Вениаминович

Тел./факс: +7 831 422 02 60,

моб.: +7 920 257 94 24

## ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

## Председатель

**БОЕВ** Артем Геннадьевич

Севастополь, пр. Нахимова,

д. 15, офис 14.

Тел./факс: (8692) 54-43-16

E-mail: sevastopol@sur.ru

## КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное

учреждение «Центр информации

и аналитики РПСМ»

## Директор

**ЕРЕМЕЕВ** Андрей Михайлович

Новороссийск, наб.

им. адм. Серебрякова, д. 15

(Международный центр

моряков)

Тел./факс: (8617) 61-33-55

E-mail: cia@sur.ru

Почтовый адрес:

353922, г. Новороссийск,

а/я 439



# ВЫШЛО ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ «ЛЕКЦИЙ ПО МППСС-72»

ПРОШЛО ЧЕТЫРЕ ГОДА ПОСЛЕ ВЫХОДА ПЕРВОГО ИЗДАНИЯ КНИГИ «ЛЕКЦИИ ПО МППСС-72» – ПРАКТИЧЕСКОГО ПОСОБИЯ ДЛЯ СУДОВОДИТЕЛЕЙ ПО ПРИМЕНЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ В МОРЕ С ПРИВЕДЕНИЕМ КОНКРЕТНЫХ ПРИМЕРОВ И ПОДРОБНЫМ ОПИСАНИЕМ ПРОИСШЕСТВИЙ НА МОРЕ. ЕЁ АВТОР, ЕВГЕНИЙ РОМАНОВИЧ КЛИМОВ, ПОЛУЧИЛ НЕМАЛО ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ОТЗЫВОВ ИЗ РАЗНЫХ УГОЛКОВ СТРАНЫ. ВЫХОД ВТОРОГО ИЗДАНИЯ «ЛЕКЦИЙ ПО МППСС-72» БЫЛ ЛИШЬ ВОПРОСОМ ВРЕМЕНИ.



**К**ак писал А. П. Горобцов, к.д.п., к.т.н., доцент, директор института «Морская академия» ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»: «С Евгением Романовичем Климовым можно не соглашаться в деталях, отдельных выводах, но в главном он прав: поставленную задачу помочь будущим капитанам и старшим помощникам капитанов разобраться в правилах, которые являются очень непростыми как для их понимания, так и при их применении, он решает».

Тираж первого издания разошелся быстро. Лекции вызвали огромный интерес среди моряков, организаций Архангельска, чья деятельность связана с морем. Несколько экземпляров книги приобрела одна из крупнейших судоходных компаний в мире – ПАО «Совкомфлот».

За время, прошедшее со дня выхода первого издания, автор «Лекций» не сидел сложа руки, а занимался доработкой книги с учетом сделанных замечаний.

И вот Евгений Романович представляет на суд читателей вышедшее ограниченным тиражом второе издание «Лекций по МППСС-72», в котором он прокомментировал «Правило 12», относящееся к парусным судам, чего не было сделано до этого. Кроме того, книга дополнена новыми статистическими материалами, относящимися к аварийности в море.

– «Лекции по МППСС-72» на этот раз написаны для капитанов и старших помощников капитанов морских судов, а также для тех, кто готовится ими стать, – рассказал Евгений Романович. – Книга заинтересует и младших помощников. Те из них, кто читал первое издание, отмечали, что нашли немало полезной информации.

С одной стороны, «Лекции по МППСС-72» предназначены для про-

фессиональных судоводителей. Курсантам, которые еще не выполняли свои судоводительские обязанности в качестве помощников капитана, будет трудно вникать в те вещи, о которых говорится в книге. Но с другой...

– Думаю, среди молодых ребят найдутся эрудиты, стремящиеся расширить свои познания в области международных конвенционных требований, – полагает автор.

Как показал опыт с первым изданием, книга своего читателя нашла.

Стоит отметить, у Е. Р. Климова, как и у подавляющего количества представителей морской общественности в лице моряков, судовладельцев и т.д., по-прежнему много вопросов вызывает действующее «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов» (приказ Минтранса России № 62 ОТ 15.03.2012 Г.).

– «Положение» добавило головной боли российским морякам, – уверен Е. Р. Климов. – Одна из основных проблем документа: завышенные требования по стандартам подготовки и дипломирования. Национальные требования к морскому образованию в России, если говорить о высшем образовании, избыточны и более затратны. Другими словами, сложившаяся ситуация, как показала практика, делает систему подготовки и дипломирования моряков излишне громоздкой, дорогой и долгой. Что же касается морского среднего образования, то здесь можно говорить о его полной фактической дискредитации. Разрушена также и система подготовки рядового состава.

Для наглядности Евгений Романович привел конкретный случай: «В мае к нам приезжали норвежские коллеги из Тромсё по линии контакта «мореходок». Мы рассказали им о некоторых особенностях морского образования в России. В частности,

чтобы выпускник архангельской «мореходки» стал старпомом на морском судне, ему надо будет отучиться в местной «мореходке» четыре года, а затем – еще шесть лет заочно или пять лет очно в высшей, то есть всего 9-10 лет! Они вначале не поняли. Решили, что перевели не так. Но когда им снова перевели слово в слово сказанное ранее, они пришли в великое изумление, произнеся фразу, которую следует воспринимать как диагноз: «Чтобы лечить человеческие недуги, надо учить 6-7 лет, а чтобы стать старпомом – 9-10 лет. Это фантастика! Это необъяснимо!»

## ДЛЯ СПРАВКИ:

**Климов Евгений Романович окончил судоводительский факультет ЛВИМУ им. адм. С. О. Макарова в 1959 году.**

■ **1960-1986 гг. работал в Северном морском пароходстве (СМП) на судах заграничного плавания, где прошел все ступени судоводительской карьеры от третьего помощника капитана до капитана судов СМП. Общий стаж работы капитаном – 20 лет.**

■ **1986 – 2005 гг. – работал в Навигационном тренажерном центре СМП в должности капитана-наставника, выходил в море в должности капитана на судах СМП, а также на судне иностранного судовладельца. Помимо работы, связанной с тренажерной подготовкой судоводителей, составлял анализы навигационных происшествий с судами СМП, которые использовались затем при расследовании этих происшествий в Управлении мореплавания пароходства.**



**РОССИЙСКИЙ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
СОЮЗ МОРЯКОВ**

**25 ЛЕТ**  
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL  
SPEED  
AHEAD!

